

Die Förderung der Kooperation zwischen
Straßengüterverkehr und öffentlicher
Eisenbahn als Instrument
rationaler Verkehrspolitik

Helmut Ploog

1975

Die Förderung der Kooperation zwischen Straßengüterverkehr und öffentlicher Eisenbahn als Instrument rationaler Verkehrspolitik

Inaugural-Dissertation
zur Erlangung des akademischen Grades eines
Doctor rerum politicarum (Dr. rer. pol.)
an der Ludwig-Maximilians-Universität München



vorgelegt von

Helmut Ploog
aus München

1974



Referent: Professor Dr. Karl Oettle

Korreferent: Professor Dr. Werner Gumpel

Tag der mündlichen Prüfung: 26. Februar 1975

Inhaltsverzeichnis

	Seite
A. Die Verkehrskoordination als Problem rationaler Verkehrspolitik	1
I. Die Problematik der Aufgabenteilung im Güterverkehr	3
1. Quantitative und qualitative Analyse der Verkehrsteilung	4
2. Mängel der derzeitigen Aufgabenteilung im Güterverkehr	11
3. Die mangelhafte Koordination zwischen den Verkehrsträgern als eine Ursache der jetzigen Situation	14
II. Grundzüge einer rationalen Verkehrspolitik	16
1. Ordnungs- und leistungspolitische Aufgaben der Verkehrspolitik	17
2. Elemente einer rationalen Verkehrspolitik	20
a) Ein verkehrspolitisches Zielsystem	20
b) Mittel zur Realisierung verkehrspolitischer Ziele	24
c) Berücksichtigung der Interdependenzen im Ziel-Mittel-System	25
III. Kooperationsförderung als rationale Koordinationsmaßnahme	27
1. Kooperationsarten im Verkehr	27
a) Horizontale Kooperation	28
b) Vertikale Kooperation	29
2. Träger der Kooperationsförderung	29
a) Verbände als Träger der Kooperationsförderung	30
b) Der Staat als Träger der Kooperationsförderung	31

	Seite
3. Gründe für eine Förderung der Kooperation im Güterverkehr	33
a) Einzelwirtschaftliche Begründung	33
b) Gesamtwirtschaftliche Begründung	36
B. Die Möglichkeiten zur Förderung der Kooperation zwischen Straßengüterverkehr und öffentlicher Eisenbahn	38
I. Das staatliche Förderungsinstrumentarium	39
1. Direkt kooperationsfördernde Instrumente	41
a) Informelle Verhaltenssteuerung	41
b) Finanzpolitische Maßnahmen	42
c) Tarifpolitische Maßnahmen	44
d) Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur	47
2. Indirekt kooperationsfördernde Instrumente	49
a) Kapazitätsbeeinflussung des Verkehrssektors durch Marktzugangsregulierungen	49
b) Abbau von Kooperationshemmnissen	51
c) Einflußnahme auf die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft	53
3. Die Deutsche Bundesbahn als mögliches direktes und indirektes Instrument staatlicher Kooperationsförderungs politik	54
a) Der gesetzliche Auftrag der Deutschen Bundesbahn	54
b) Die Deutsche Bundesbahn im Spannungsfeld unternehmerischer und öffentlich-kooperationswirtschaftlicher Ziele	56
II. Die Förderung der Kooperation zwischen Bahn und gewerblichem Güternahverkehr	60
1. Die Struktur des gewerblichen Güternahverkehrs auf der Straße	61
2. Die bisherige Zusammenarbeit zwischen Bahn und gewerblichem Güternahverkehr	68

	Seite
a) Die bahnamtliche Rollfuhr	68
b) Spedition mit Nahverkehrsfunktionen als Kooperationspartner der Bahn	71
3. Die Umgestaltung des Kleingutverkehrs der Bahn	77
a) Weitere Reduzierung der Stückgutbahn- höfe parallel zur Einführung des Stück- gut-Städtetarifs	81
b) Einführung eines Bahnsammelstückgut- verkehrs in enger Kooperation mit Speditionen	87
c) Gründung einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bundesbahn zur Abwick- lung des Kleingutverkehrs	89
d) Vergleichende Beurteilung der unter a) bis c) dargestellten "Lösungen"	93
III. Die Förderung der Kooperation zwischen Bahn und gewerblichem Güterfernverkehr	99
1. Die Struktur des gewerblichen Güterfern- verkehrs auf der Straße	102
2. Die Kooperation der Bahn mit Auftragsunter- nehmern	110
3. Die Kooperation der Bahn mit Kraftver- kehrsspeditionen	115
a) Bundesbahn und Straßengüterverkehr als Gesellschafter der Kombiverkehr KG	116
b) Die Transfracht als Kooperationspart- ner des gewerblichen Straßengüterver- kehrs	135
IV. Die Förderung der Kooperation zwischen Bahn und Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen	141
1. Die Struktur des Werkfernverkehrs in der Bundesrepublik	142
2. Die Einbeziehung des Werkfernverkehrs in den Huckepackverkehr	148
3. Kontakthanbahnung zwischen Werkfern- verkehr und Bahn durch das Lizenzie- rungsverfahren	156

	Seite
V. Übergreifende Koordinationsaufgaben der staatlichen Verkehrspolitik	159
C. Mögliche Konsequenzen einer Kooperationsförderung zwischen Straßengüterverkehr und öffentlicher Eisenbahn	161
I. Einzelwirtschaftliche Konsequenzen	161
1. Konsequenzen für Nachfrager von Güterverkehrsleistungen	161
2. Konsequenzen für Anbieter von Güterverkehrsleistungen	163
3. Die Konsequenzen für Zulieferbetriebe	165
II. Raumwirtschaftliche Konsequenzen	167
1. Infrastrukturinvestitionen für den kombinierten Ladungsverkehr	169
2. Verkehrsbedienung der Fläche im Kleingutverkehr	173
III. Schutzpolitische Konsequenzen	176
1. Schutz lebensnotwendiger Ressourcen	177
2. Erhaltung und Verbesserung von Transportmöglichkeiten	180
IV. Marktpolitische Konsequenzen	182
1. Auswirkungen auf den Wettbewerb im Verkehr	182
2. Auswirkungen auf die Verkehrsteilung	184
a) Auswirkungen bei Fortschreibung der derzeitigen Verkehrspolitik	186
b) Auswirkungen bei verstärkter Förderung der Kooperation zwischen Bahn und Straßengüterverkehr	187
ANHANG	193
Literaturverzeichnis	210
Abkürzungsverzeichnis	229

A DIE VERKEHRSKOORDINATION ALS PROBLEM RATIONALER VERKEHRSPOLITIK

Während früher der quantitative Aspekt des Verkehrswegebaus im Vordergrund verkehrspolitischer Aktivitäten stand, stellen sich heute vermehrt Fragen nach einer optimalen Koordination der Verkehrsträger und damit nach der qualitativen Verbesserung bestehender Verkehrsnetze¹⁾.

Nach Oort liegt eine optimale Verkehrskoordination dann vor, wenn der Verkehrsmarkt so organisiert ist, "daß möglichst jeder Verkehr mit dem Verkehrsmittel vollbracht wird, welches diesen zu den niedrigsten gesellschaftlichen Kosten durchführen kann"²⁾. Es muß also, um dieses Ziel zu erreichen, eine Anwendung des Wirtschaftlichkeitsprinzips auf den Verkehrssektor erfolgen³⁾, das verlangt, eine gegebene Menge von Transportleistungen mit der geringsten Menge bewerteter Produktionsfaktoreinheiten bzw. mit gegebenem Bestand an Produktionsfaktoren ein Maximum an Transportleistungen zu erstellen.

Diese an einem gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Vergleich ausgerichtete Verwendung von Produktionsfaktoren im Verkehr wird als rational bezeichnet⁴⁾. Objektive Wirksamkeitsvergleiche verkehrspolitischer Maßnah-

-
- 1) Vgl. Prognos AG: Modalsplit der Verflechtung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1985, Basel 1971, S. 6.
 - 2) Oort, C.J.: Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft, Rotterdam 1961, S. 60.
 - 3) Vgl. Froböse, H.J.: Optimale Verkehrskoordination, in: ZfV, 40. Jg. (1970), S. 15.
 - 4) Vgl. Teil A II dieser Arbeit.

men haben dabei sicherzustellen, "daß das für den gewollten Zweck und die angestrebte Leistungsqualität günstigste Verkehrsmittel zum Einsatz kommt"¹⁾.

1) Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (Hrsg.): Aspekte der Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland, o. O. 1974, S. 35.

I. Die Problematik der Aufgabenteilung im Güterverkehr

Die Einzelinteressen der Verkehrsträger gestatten häufig nicht die optimale Allokation der Produktionsfaktoren, d. h., daß der Verkehrsträger die Beförderungsaufgaben übernimmt, für die er gemäß seiner technischen Ausstattung und kostenwirtschaftlichen Eigenart besonders gut geeignet ist¹⁾; vielmehr werden oft im Wettbewerb parallel zueinander die gleichen Verkehrsträger tätig²⁾.

Nimmt eine individuell-bedarfsorientierte Verkehrspolitik nicht die notwendigen Ordnungsaufgaben wahr, so kann es auch leicht zu einer Priorisierung einzelner Verkehrsträger und damit zu einer gesamtwirtschaftlich unerwünschten Aufgabenteilung im Verkehr kommen.

Bei einer Abwägung der Eigenarten der verschiedenen Verkehrsmittel gegeneinander spielen nach Voigt³⁾ vor allem die Schnelligkeit und die Häufigkeit der Verkehrsbedienung sowie die Größe des Verkehrsnetzes eine Rolle. Als weitere Qualitätsmerkmale nennt er die Sicherheit, Berechenbarkeit und Bequemlichkeit des Transportes sowie die Massenleistungsfähigkeit des Transportmittels. Alle diese Faktoren finden in den Kosten der Verkehrsmittel ihren Niederschlag. Die Abwägung fällt je nach der besonderen Be-

1) Vgl. Pirath, C.: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin - Göttingen - Heidelberg 1949, S. 286.

2) Vgl. Boer, E.W.: Die Verkehrskoordination in der Politik der Interstate Commerce Commission, Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 25, Göttingen 1961, S. 10.

3) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, erster Band, erste Hälfte, Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin 1973, S. 73.

förderungsaufgabe anders aus, da die Vor- und Nachteile der verschiedenen Verkehrsmittel nach Zeit, Ort und Art der Leistung unterschiedlich sein können¹⁾.

1. Quantitative und qualitative Analyse der Verkehrsteilung

Tabelle 1: Der Güterverkehr der Binnenverkehrsträger in der Bundesrepublik Deutschland in den Jahren 1955 und 1971

Jahr	Eisenbahn		Straßengüterfernverkehr		Binnenschiff-fahrt		Rohrleitungen	
	Mill. t	tkm	Mill. t	tkm	Mill. t	tkm	Mill. t	tkm
1955	256, 1	48, 1	69, 7	16, 5	124, 6	28, 6	-	-
1971	323, 8	64, 1	151, 4	37, 7	230, 0	45, 0	82, 0	15, 4

Anmerkung: Der Straßengüterfernverkehr umfaßt den gewerblichen Güterfernverkehr und den Werkfernverkehr.

Quelle: Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs: Verkehrswirtschaftliche Zahlen, 1973, Frankfurt 1973.

Die Tabellen 1 und 2 zeigen, daß sich der Modal Split²⁾ seit 1955 zuungunsten der Bahn entwickelt hat. Der Anteil der Bahn an den insgesamt in der Bundesrepublik erbrachten Tonnenkilometerleistungen reduzierte sich von

- 1) Schmidt, M. und Dörge, F.W.: Verkehrspolitik, Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialkunde, Hrsg. H. D. Ortlieb, u. a., Reihe A Modellanalysen politischer Probleme, Heft 14, Opladen o.J., S. 10.
- 2) Unter der Bezeichnung Modal Split wird die Aufteilung der Transportnachfrage auf die einzelnen Verkehrsträger verstanden (vgl. Bundesminister für Verkehr: Verkehrswegeplan, 1. Stufe, Bonn 1973, S. 57). Die Durchsetzung des englischen Begriffs in der Bundesrepublik liegt daran, daß die in amerikanischen Untersuchungen unter dieser Bezeichnung laufenden Methoden als Vorbild gelten (vgl. Institut für Angewandte Sozialwissenschaft: Die Wahl des Verkehrsmittels, Bonn - Bad Godesberg 1970, S. 1).

Tabelle 2: Die Entwicklung des Modal Split der Binnenverkehrsträger in der Bundesrepublik Deutschland (in %)

Verkehrs- träger	1955		1971	
	nach t	nach tkm	nach t	nach tkm
Eisenbahn	56,8	51,6	40,1	39,5
Straßengüter- fernverkehr	15,5	17,7	19,3	23,3
Binnenschifffahrt	27,7	30,7	29,2	27,7
Rohrleitungen	-	-	10,4	9,5
Insgesamt	100,0	100,0	100,0	100,0

Anmerkung: Der Straßengüterfernverkehr umfaßt den gewerblichen Güterfernverkehr und den Werkfernverkehr.

Quelle: Errechnet nach Werten der Tabelle 1.

51,6 % im Jahr 1955 auf 39,5 % im Jahr 1971. Die Gewinner an dieser Entwicklung waren der Straßengüterfernverkehr und der Rohrleitungsverkehr.

In den Tonnenkilometerleistungen findet auch die unterschiedliche Transportweite der Verkehrsträger Berücksichtigung. Im einzelnen liegt die durchschnittliche Transportweite der Bundesbahn mit 195 km¹⁾ beträchtlich unter der des gewerblichen Güterfernverkehrs mit 274 km, aber noch über der des Werkfernverkehrs mit 179 km²⁾.

Werden die Betätigungsfelder des Kraftwagens (Nah- und Fernverkehr) zusammengenommen, so ergibt sich aufgrund des Überwiegens der Beförderungsfälle auf kurze Entfernungen nur eine mittlere Transportweite von

1) Die mittlere Versandweite im Huckepackverkehr betrug 1973 rund 450 km (vgl. Jahresbericht 1973 der Kombiverkehr KG, Frankfurt 1974, S. 6).

2) Alle Angaben beziehen sich auf das Jahr 1972 (vgl. Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, a. a. O., S. 21).

etwas über 50 km. Damit liegt der gewerbliche Straßengüterverkehr auch weit unter der durchschnittlichen Transportweite der Binnenschifffahrt mit 194 km.

Aus einer qualitativen Verkehrsanalyse¹⁾ zur Ermittlung der Veränderung der Anteile der Verkehrsträger am Aufkommen einzelner Gütergruppen läßt sich eine mögliche Substitution von Bahnen durch Lastkraftwagen bzw. durch Binnenschiffe klar erkennen. Die Bahn mußte von 1964 bis 1972 vor allem in den Gütergruppen Baustoffe, Chemiestoffe und Salze stärkere Einbußen hinnehmen. Sie hatte in der Nachkriegszeit besonders unter dem Strukturwandel im Energiesektor sowie unter dem zunehmenden Konkurrenzdruck des Kraftwagenverkehrs im Bereich des höherwertigen Wagenladungsverkehrs zu leiden²⁾. Da die Bahn bei den Gütergruppen mit einem überdurchschnittlichen Wachstum³⁾ nur unterdurchschnittliche Marktanteile hat⁴⁾, erzielte sie insgesamt nur eine unterproportionale Zunahme ihres Güterverkehrsaufkommens. Ferner wirkte sich der absolute Rückgang der Transporte an Steinkohlen und Braunkohlen aus, die 1972 zu 77 % bzw. 89 % von der Bahn transportiert wurden. Auch die Gewinne der Bahn aufgrund des Gleisanschlußprogramms konnten die nachteiligen Wirkungen der erwähnten Struktureffekte nicht ausgleichen. Tabelle 3 läßt die Anteile der Bahn am gesamten Verkehrsaufkommen der Gütergruppen erkennen.

-
- 1) Vgl. Schroiff, F.J.: Zur Angabenteilung im Güterverkehr, in: Aufgabenteilung im Verkehr, Band 24 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1963, S. 91 ff.
 - 2) Vgl. Aberle, G. und Willeke, R. unter Mitarbeit von Lankes, W.: Wege zur Sanierung der Eisenbahn, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e.V., Nr. 14, Frankfurt 1973, S. 148; Faller, P.: Transportgut im Wandel, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1973, Darmstadt 1973, S. 38 f.; Jürgensen, H.: Strukturtypen, Strukturwandlungen und Strukturprobleme in der Verkehrswirtschaft, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge, Band 30/I, Berlin 1964, S. 294 ff.
 - 3) Maschinen, Chemiestoffe und Mineralölprodukte (vgl. Prognos AG: a. a. O., S. 65).
 - 4) Im Jahr 1968 beförderte sie von der Gesamttonnage der Maschinen 31 %, der Chemiestoffe 42 % und der Mineralölprodukte 33 % (vgl. Prognos AG: a. a. O., S. 66).

Tabelle 3: Anteile der Verkehrsträger an Güterhauptgruppen 1972 in %

Gütergruppe	Bahn	Lkw	Binnen- schiff
Agrarprodukte	35	46	19
Holz, Zellst.	49	37	14
Baustoffe	24	20	56
Erze, Schrott	58	1	41
Steinkohle	77	1	22
Braunkohle	89	1	10
Rohöl	64	0	36
Mineralölprodukte	38	11	51
Chemiestoffe	44	29	27
Salze	57	5	38
Eisen, Stahl	70	13	17
Maschinen	34	62	4

Quelle: Vom Verfasser zusammengestellt und errechnet nach Angaben beim Bundesverband des Güterfernverkehrs e. V.: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, Frankfurt 1973, S. 22.

Dem Argument, daß der Transportverlust der Bahn hauptsächlich auf die unterschiedlich hohen Investitionen in die Infrastruktur¹⁾ für die einzelnen Verkehrsträger zurückzuführen sei, wird in der Fachdiskussion nur zum Teil zugestimmt²⁾. Vielmehr werden die unterschiedlichen Leistungseigenschaf-

1) Vgl. Teil B I 1 dieser Arbeit.

2) Der Anteil der Deutschen Bundesbahn am Bruttoanlagevermögen des Verkehrs der Bundesrepublik hat von 1938 - 1960 um 4,5 % abgenommen (vgl. Jürgensen, H., a. a. O., S. 314).

ten der Verkehrsträger für die jeweiligen Veränderungen der Anteile am Gesamtverkehrsaufkommen verantwortlich gemacht. Im folgenden wird auf die komparativen Vor- und Nachteile von Eisenbahn und Lastkraftwagen näher eingegangen¹⁾.

Die Eisenbahn verfügt über eine große Massenleistungsfähigkeit und ist das vergleichsweise sicherste Verkehrsmittel, d. h. sie ist weitgehend witterungsunabhängig, unfallsicher und kann auch in Gebieten mit einem überlasteten Straßennetz zügig fahren, wodurch sich eine hohe Berechenbarkeit ergibt²⁾. Sie verfügt über ein ausgedehntes Schienennetz von rund 29 000 km, wovon rund 9 000 km elektrifiziert sind³⁾. Die Schnelligkeit der Beförderung ist unterschiedlich je nach den Umladungs- und Rangiernotwendigkeiten, doch ist sie "im Knotenpunktverkehr sowie über lange Strecken vielfach größer als die des Kraftwagens"⁴⁾.

Bezüglich der Häufigkeit der Verkehrsbedienung ist die Eisenbahn als öffentliches Verkehrsmittel an einen Fahrplan gebunden, was als natürlicher Nachteil angesehen wird⁵⁾. Der Aspekt der Bequemlichkeit spricht im herkömmlichen gebrochenen Verkehr gegen die Eisenbahn, lediglich im Rahmen des kombinierten Verkehrs⁶⁾ tritt hier eine Verbesserung ein. Schließlich

-
- 1) Die Themenstellung der Arbeit läßt einen Verzicht auf die Diskussion der Eigenschaften von Binnenschiffahrt und Rohrleitungsverkehr als gerechtfertigt erscheinen.
 - 2) Vgl. Oettle, K.: Der öffentliche Verkehr und die Eisenbahn in der modernen Industriegesellschaft, in: DB-Report 69, Darmstadt 1969, S. 52.
 - 3) Vgl. Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, Frankfurt 1973, S. 9.
 - 4) Schmidt, M. und Dörge, F.W.: a. a. O., S. 10.
 - 5) Vgl. Ehrhardt, J.: Zur Problematik Schiene - Straße in Westdeutschland, Diss. Erlangen 1959, S. 25.
 - 6) Vgl. Teil B III dieser Arbeit.

sind die Fahrkosten der Eisenbahn "auf Grund günstigerer Adhäsionsverhältnisse und größerer Transporteinheiten niedriger als die des Straßenverkehrs"¹⁾.

Neben diesen bisher genannten produktionstechnisch-kostenwirtschaftlichen Wettbewerbsfaktoren führt Oettl²⁾ institutionell-kostenwirtschaftliche und institutionell-ertragswirtschaftliche Faktoren an. Zu den institutionell-kostenwirtschaftlichen Wettbewerbsfaktoren werden die zwischen den Verkehrszweigen und -betrieben sowie zwischen ihnen und der öffentlichen Hand herrschenden Beziehungen gerechnet. Im einzelnen gehören die "Besteuerung, die Belastung von Verkehrsbetrieben mit öffentlichen Leistungsaufgaben, die Subventionierung, die Bildung des Entstehens sogenannter Sozialkosten und das Auffangen von Kostenveränderungen durch die öffentliche Hand"³⁾ zu diesen Wettbewerbsfaktoren. Die Eisenbahn wird durch die ihr erteilten Leistungsaufgaben⁴⁾ sowie durch die ihr angelasteten Wegekosten besonders in Zeiten der Unterbeschäftigung kostenmäßig stark belastet und im Wettbewerb benachteiligt. Die institutionell-ertragswirtschaftlichen Faktoren, die sich auf die Struktur der Verkehrsmärkte beziehen, wirken sich vor allem in Form von Marktzugangsbeschränkungen zum Schutz der Eisenbahn aus.

Der Lastkraftwagen hat gegenüber der Eisenbahn den Vorteil, daß er zeitlich und räumlich sehr beweglich ist, weil er, ohne an einen Fahrplan ge-

1) Vgl. Oettl, K.: Voraussetzungen und Folgen einer unternehmungsweisen Führung der Deutschen Bundesbahn, in: BfFuP, 16. Jg. (1964), S. 386 (im folgenden zitiert als "Voraussetzungen und Folgen").

2) Vgl. ebenda, S. 386.

3) Ebenda, S. 386 f.

4) Die Betriebs- und Beförderungspflicht, die Tarifpflicht und die Fahrplanpflicht (vgl. Oettl, K.: Verkehrspolitik, Stuttgart 1967, S. 39).

bunden zu sein, über ein verzweigtes Wegenetz verfügt. Er ist aber wegen "einiger Eigenarten des Straßenverkehrs (Unfallgefahr, Erschütterungen, Verkehrsstauungen, Umleitungen) nicht ganz so sicher und berechenbar wie die Eisenbahn"¹⁾. Als weiterer Vorteil des Lastkraftwagens ist anzuführen, daß kein Umladezwang besteht und damit den individuellen Wünschen der Verloader nach Bequemlichkeit in starkem Maße entsprochen werden kann. "Für Massengüter ist er nur für kurze Strecken, z. B. im Zu- und Abtransport von Bahnhöfen oder Häfen, geeignet."²⁾ Im Wettbewerb wirkt sich für den Lastkraftwagen die Schwierigkeit der Zurechnung der Kosten der Wegenutzung, die derzeit auf der Grundlage von Schätzungen erfolgt, als vorteilhaft aus³⁾. Neben diesem institutionell-kostenwirtschaftlichen Wettbewerbsvorteil treten die institutionell-ertragswirtschaftlichen Nachteile der Marktzugangsregelungen⁴⁾ sowie die Eingriffe der öffentlichen Hand in die Preisbildung für Verkehrsleistungen.

Aufgrund der genannten Wettbewerbsfaktoren ergibt sich für die Bahn, daß die Kunden für den Transport hochwertiger Güter⁵⁾ sofort auf den Lastkraftwagen als Transportmittel überwechseln, wenn sich auch nur das Geringste am Transportkonditionenverhältnis Bahn/Lkw zuungunsten der Bahn ändert. Die Reagibilität von Bahnkunden auf Preisaufschläge, Abbau eines Dienstes etc. ist ausgesprochen hoch. Andererseits hat die Bahn mit dem Problem zu kämpfen, daß Abwanderungsverluste verhältnismäßig schwer durch Gewinnung von Neutransporten ausgeglichen werden können⁶⁾.

1) Schmidt, M. und Dörge, F.W.: a. a. O., S. 10.

2) Ebenda, S. 10.

3) Vgl. Stohler, J.: Die Integration des Verkehrs, Basel 1963, S. 163.

4) Vgl. Teil B I 2 dieser Arbeit.

5) Auch auf dem stark transportpreiselastischen Sektor der Massengüter hat die Bahn mit einem Abwandern von Transporten zu rechnen. Hier tritt das Binnenschiff als Wettbewerber auf.

6) Vgl. Prognos AG: a. a. O., S. 22.

2. Die Mängel der derzeitigen Aufgabenteilung im Güterverkehr

Eine sinnvolle Aufgabenteilung im Verkehr ordnet die Verkehrsnachfrage den Verkehrsträgern entsprechend ihrer besonderen Eignung zu¹⁾. Auf Eisenbahn und Kraftwagenverkehr bezogen, bedeutet dies, daß der leistungsmäßige Vorsprung der Eisenbahn um so deutlicher wird, "je mehr Masse und Entfernung den Anteil der außerordentlich hohen fixen Kosten an den Gesamtkosten der Transporteinheit vermindern und damit das Gesetz des Massennutzens wirksam machen, während der Kraftverkehr seine Stärke um so mehr geltend macht, je weniger die Eisenbahn die ihrige entfalten kann"²⁾. Daraus ergibt sich, daß die Eisenbahn ihr Leistungsvermögen bei Massentransporten über größere Entfernungen voll auszunutzen vermag³⁾, während der Lastkraftwagen für Transporte kleinerer Gütermengen über kürzere Entfernungen besser geeignet ist⁴⁾. Deshalb wird der Kraftwagen

-
- 1) Vgl. Linden, W.: Die Aufgabenteilung als verkehrspolitisches Prinzip, in: Aufgabenteilung im Verkehr, Band 24 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1963, S. 6.
 - 2) Röpke, W.: Die Abstimmung von Straße und Schiene, in: Der Volkswirt, 8. Jg. (1954), Heft 18, S. 10.
 - 3) Mit 87 % des Aufkommens bildet der Massenguttransport der Bahn den Schwerpunkt des Wagenladungsverkehrs. Es handelt sich dabei im wesentlichen um niedrig tarifierte Güter (vgl. Kalb, H.: Systemgerechte Transporte, in: Die Bundesbahn, 50. Jg. (1974), S. 482).
 - 4) Die Frage, bei welcher Entfernung der Kostenvorteil des Kraftverkehrs aufhöre und derjenige der Bahn beginne, konnte bis heute aufgrund von Wirtschaftlichkeitsrechnungen nicht exakt beantwortet werden. Insbesondere durch die Huckepack- und Containerverkehre wurde dieses Problem wieder aktuell. In der Praxis bewirken vor allem Art und Umfang des Verkehrsaufkommens, die Höhe der Tarife und die Kosten für Be- und Entlade- bzw. Umladevorgänge die komparativen Kostenunterschiede von Bahn und Lastkraftwagen.
Bei der vom DIVO-Institut durchgeführten Marktanalyse Huckepackverkehr wurden ohne Begründung nur Relationen von über 300 km untersucht. Diese Entfernungsgrenze wird nach den in der Bundesrepu-

auch als Flächenverkehrsmittel, die Eisenbahn dagegen als Streckenverkehrsmittel bezeichnet¹⁾.

Die Entwicklung des modernen Güterverkehrs auf Straße und Schiene hat sich nun nicht im Sinne einer rationalen Aufgabenteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern vollzogen, vielmehr kann er infolge des Nebeneinanders überlasteter Straßen- und unterbeanspruchter Eisenbahnkapazitäten als verschwenderisch bezeichnet werden²⁾. Die Engpässe im Straßenverkehr haben erhebliche volkswirtschaftliche Kosten zur Folge, insbesondere in Form von Zeitverlusten, Treibstoffmehrverbrauch und Unfallfolgekosten³⁾. Oettle führt außerdem noch die Entwertung privaten und öffentlichen Eigentums, die Störung der Funktionsfähigkeit der Städte durch zunehmende Umwandlung von verkehrserzeugenden in verkehrstragende Flächen, die Verunreinigung der Luft und die Entstehung von Lärm als Ursachen gesellschaftlicher Kosten an⁴⁾. Die durchschnittlich geringeren gesellschaftlichen Kosten

blick gemachten Erfahrungen allgemein akzeptiert (vgl. Eichhoff, E., Der kombinierte Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland, Schriftenreihe der DVWG, Nr. D 39, Köln 1973, S. 5).

Eine ausführliche Darstellung dieses Problems findet sich bei Kühne, K.: Koordinierung - Wunschbild und Realität, in: Handbuch der öffentlichen Wirtschaft, 1. Band, Stuttgart 1960, S. 920 ff.; und Günther, P.: Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen im Güternahverkehr, Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 34, Düsseldorf 1955, S. 179 ff.

- 1) Vgl. Schroiff, F. J.: Zur Aufgabenteilung im Güterverkehr, in: Aufgabenteilung im Verkehr, a. a. O., S. 77.
- 2) Vgl. Oettle, K.: Verkehrsprogramme und Verkehrsnotstand, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), Heft 2, S. 39.
- 3) Vgl. Hamm, W.: Gesamtwirtschaftliche Aspekte der Verkehrspolitik, in: Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, Aktionsgemeinschaft Soziale Marktwirtschaft, Tagungsprotokoll Nr. 30, Ludwigsburg 1968, S. 13.
- 4) Vgl. Oettle, K.: Der öffentliche Verkehr und die Eisenbahn in der modernen Industriegesellschaft, a. a. O., S. 51.

beim Eisenbahnverkehr als kollektivem Verkehr ergeben "sich hauptsächlich aus der Reduzierung der Zahl der für eine bestimmte Transportleistung notwendigen Fahrten und Fahrzeuge sowie aus der besseren Ausnutzung des Verkehrsraumes und der Energie"¹⁾.

Als Fehlentwicklung in der Aufgabenteilung ist die Tendenz zu bezeichnen, daß der Lastkraftwagen in immer größerem Umfang für den Schwerlastverkehr in Anspruch genommen wird, während die Eisenbahn nach wie vor auf dem Kleingutsektor tätig ist²⁾.

Ein Rückzug der Eisenbahn aus der Fläche und eine Konzentration der Leistungen auf dem verbleibenden Netz wurde in den letzten Jahren mehrfach empfohlen³⁾, aus raumwirtschaftlichen Gründen jedoch bisher nur zögernd durchgeführt.

Die forcierte Individualisierung im Güterverkehr und insbesondere auch das starke Anwachsen des Werkverkehrs⁴⁾ bringen eine Rückentwicklung der Arbeitsteilung im Verkehr mit sich. Schroiff⁵⁾ weist darauf hin, daß im Zuge der technischen Weiterentwicklung, "der immer weiteren Ausfächerung der Verkehrsmittel die Beziehungen zwischen den Verkehrsleistungen der einzelnen Verkehrsträger immer mehr substitutiver Natur werden. (...) Hier stellt sich dann das Problem der Aufgabenteilung als staatspolitische Aufgabe".

1) Oettle, K.: Der öffentliche Verkehr und die Eisenbahn in der modernen Industriegesellschaft, a. a. O., S. 51.

2) Vgl. Oettle, K.: Verkehrsprogramme und Verkehrsnotstand, a. a. O., S. 39.

3) Vgl. Hamm, W.: a. a. O., S. 15.

4) Vgl. Teil B IV dieser Arbeit.

5) Schroiff, F. J.: a. a. O., S. 77.

3. Die mangelhafte Koordination zwischen den Verkehrsträgern als eine Ursache der jetzigen Situation

Die Verwirklichung einer wünschenswerten und zweckmäßigen Verkehrsteilung entsprechend den natürlichen Vorteilen der einzelnen Verkehrsmittel wurde durch die bisherige Verkehrsordnung nicht gewährleistet, vielmehr sind verkehrswirtschaftliche Strukturprobleme großen Ausmaßes entstanden¹⁾. Einige Verkehrswissenschaftler bezweifeln, daß zur Lösung der Probleme, zumindest für bestimmte Märkte, eine unbedingte Notwendigkeit zur Koordination besteht, während andere sich mit zahlreichen Argumenten für ein Koordinationserfordernis einsetzen²⁾. Wird das Koordinationserfordernis bejaht³⁾, so ist primär der Staat für die Lösung der Koordinationsaufgabe zuständig.

Anstelle der bisherigen, "negativen Koordinierungsmaßnahmen"⁴⁾, worunter beispielsweise die Wettbewerbsverzerrungen durch eine falsche Tarifpolitik fallen, sollte zur Verminderung der volkswirtschaftlichen Gesamtkosten eine Begünstigung der "natürlichen" Entwicklung aller Verkehrsträger zur Erreichung einer optimalen Aufgabenteilung erfolgen.

Die mangelhafte Koordination zwischen den beiden Verkehrsträgern Eisenbahn und Kraftwagen geht auch auf die zum Teil fehlende Koordination der staatlichen Interventionen zurück. Hierfür lassen sich so gegenläufige Maß-

1) Vgl. Hamm, W.: a. a. O., S. 19.

2) Vgl. Aberle, G.: Die Grundlagen einer ökonomischen Verkehrskoordination unter besonderer Berücksichtigung des Zu- und Ablaufverkehrs der Binnenhäfen, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Bd. 21, Düsseldorf 1966, S. 7.

3) Vgl. hierzu statt vieler: Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 63; Predöhl, A.: Verkehrspolitik, in: HdSW, Bd. 11, S. 130; Schmidt, H.: Kooperation als Instrument der Verkehrs- und Gewerbepolitik, in: Kooperation im Verkehr hrsg. von Schmidt, H., Bad Godesberg 1969, S. 23; Schroiff, F.J.: a. a. O., S. 96; Voigt, F.: a. a. O., S. 230.

4) Schroiff, F.J.: a. a. O., S. 96.

nahmen wie die gleichzeitige Förderung des Gleisanschlußverkehrs der Bahn und des Containerverkehrs bzw. das Verhältnis von Kooperationsförderung zur Mittelstandspolitik anführen¹⁾, wobei sich die Reihe der Beispiele noch erweitern ließe.

Die vorwiegend vertretene Auffassung, daß die Aufgabenteilung im Verkehr nicht dem freien Spiel der Kräfte überlassen werden darf, stützt sich auf die Eigentümlichkeiten der Verkehrswirtschaft²⁾. Für die Aufgabenteilung sind vor allem die unterschiedlichen Betriebsstrukturen, Betriebsgrößen und Machtformen der Verkehrsunternehmen von Bedeutung. Der Zusammenfall von Produktion und Absatz als Eigenart der Dienstleistungsproduktion samt dem besonderen Problem der Rückfracht zählt ebenfalls zu den Eigentümlichkeiten der Verkehrswirtschaft. Ferner werden die Inelastizität von Angebot und Nachfrage sowie die zunehmende Substituierbarkeit der Beförderungsleistungen hinzugerechnet³⁾.

Durch das Versagen der selbstordnenden Kräfte steht der Staat vor der schwierigen Aufgabe, die Verkehrsmärkte mit tunlichst marktwirtschaftlichen Ordnungskräften so zu regulieren, daß die den einzelnen Verkehrsmitteln immanenten Kräfte voll zur Wirkung kommen und daß den ökonomischen Tendenzen der einzelnen Verkehrsmittel so wenig wie möglich entgegenge wirkt wird⁴⁾.

1) Vgl. o. V.: Zusammenfassung des Kolloquiums I - Frankfurt/Main, Die Rationalisierung der Transportkette, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 7, Köln 1969, S. 321.

2) Vgl. Teil A II 3 c dieser Arbeit.

3) Vgl. Schroiff, F.J.: a. a. O., S. 96.

4) Vgl. Predöhl, A.: Verkehrspolitik, Göttingen 1958, S. 272.

II. Grundzüge einer rationalen Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik als Teil der öffentlichen Wirtschaftspolitik besteht wie jede andere Politik darin, "bestimmte Ziele unter Benützung der für sie verfügbaren Potenzen in einer gegebenen Umwelt und in Auseinandersetzung mit den in dieser wirksamen Gegenkräften zu verfolgen"¹⁾.

Da der Staat beim Einsatz der Potenzen mit der Realität der Knappheit konfrontiert wird, ergibt sich für ihn die Notwendigkeit, die verkehrspolitischen Aktivitäten dem Rationalprinzip zu unterwerfen. Die staatlichen Aktivitäten werden nur dann als rational bezeichnet, wenn versucht wird, die angestrebten Ziele mit einem möglichst geringen Aufwand zu erreichen²⁾. Dieser Auffassung, die sich vor allem auf die Rationalität des Verhältnisses zwischen Zielen und Mitteln bezieht, steht eine andere gegenüber, die bereits die bewußte Fixierung der Ziele samt der Festlegung der Mittel, die zur Verwirklichung dieser Ziele führen sollen, einer rationalen Verkehrspolitik zuordnet³⁾.

Im folgenden wird von rationaler Verkehrspolitik dann gesprochen, wenn sich die staatlichen Organe der Ziele und der Mittel bewußt sind und wenn zudem "die Interdependenzen der durch diese Mittelverwendung ausgelösten anderen Prozesse berücksichtigt"⁴⁾ werden⁵⁾.

1) Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 10.

2) Vgl. Hamm, W.: Staatliche Planung im Verkehr, in: Internationales Verkehrswesen, 22. Jg. (1970), S. 5.

3) Vgl. Seidenfus, H. St.: Rationale Verkehrspolitik, in: ZfV, 29. Jg. (1958), S. 187.

4) Ebenda, S. 187.

5) Vgl. Baumgarten, P., Mückl, W.: Wirtschaftspolitische Zielkonflikte in der Bundesrepublik Deutschland, Tübingen 1969, S. 14 f.

Die Frage, inwieweit eine rationale staatliche Verkehrspolitik¹⁾ überhaupt möglich und wirksam ist, wird von Voigt dahingehend beantwortet, daß die Verkehrspolitik nur in bestimmten Grenzen auf das Verkehrssystem und auf einzelne Verkehrsmittel einwirken kann. "Dies ist zielbewußt und rational nur insoweit möglich, als der Staat eine gegebene Lage und deren Gestaltungsmöglichkeiten richtig erfaßt und ihm für die Einwirkung geeignete Werkzeuge zur Verfügung stehen."²⁾ Der hier angesprochene Erlebnishorizont einer bestimmten Zeit wird jedoch im Rahmen dieser relativ aktuellen Untersuchung ausgeklammert, da sich alle Aussagen im wesentlichen auf die derzeitige Verkehrspolitik beziehen.

Zunächst sind die allgemeinen Aufgaben ordnungs- und leistungspolitischer Art zu erläutern, die traditionell zu den Gegenständen der Verkehrspolitik gerechnet werden.

1. Ordnungs- und leistungspolitische Aufgaben der Verkehrspolitik

Die Verkehrspolitik hat zur Gestaltung oder Beeinflussung des Verkehrswezens einer Volkswirtschaft in besonderem Maße Ordnungsaufgaben zu erfüllen. Die Gründe dafür liegen in den Produktionsbedingungen und Marktfor-

1) Im Jahr 1971 wurde in Düsseldorf die Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik e. V. gegründet, die sich in ihrer Satzung als Vereinigung verkehrspolitisch interessierter Wissenschaftler und Laien zum Studium verkehrswissenschaftlicher Fragen bezeichnet. Sie kennzeichnet als rational eine Verkehrspolitik, die sich an volkswirtschaftlichen Grundsätzen orientiert und auf wissenschaftlich fundierten Stellungnahmen basiert (vgl. Satzung der Gesellschaft für Rationale Verkehrspolitik, Eintragung Nr. 4857 im Vereinsregister beim Amtsgericht Düsseldorf).

2) Voigt, F.: a. a. O., S. 4.

men, die den Verkehrssektor charakterisieren¹⁾. Zusätzlich ist die Basisfunktion des Verkehrs zu beachten, die sich nicht nur auf das wirtschaftliche, sondern auf das gesamte gesellschaftliche Leben im Raum erstreckt. Somit verlangt die Bedeutung des Verkehrs öffentliche Vorsorge²⁾.

Die Ordnungspolitik legt als Systempolitik fest, "welchen Prinzipien der Wirtschaftsablauf folgen soll und welche Instrumente eingesetzt werden dürfen"³⁾. Unter der Annahme marktwirtschaftlicher Verhältnisse hat die Verkehrspolitik die Bedingungen für einen wirksamen Wettbewerb zu schaffen "und die ohne ordnungspolitische Maßnahmen zu gewärtigende Selbstvernichtung der Konkurrenz zu verhüten"⁴⁾. Als Voraussetzung für einen fairen Wettbewerb zwischen den Verkehrszweigen sowie zwischen Fremd- und Eigenverkehr wird die Gleichheit der institutionellen Bedingungen angesehen, unter denen die Substitutionskonkurrenten tätig werden⁵⁾.

Während die Ordnungspolitik den Wirtschaftsablauf nach bestimmten Zielen zu regulieren sucht, hat die Leistungspolitik die Aufgabe, "dort für das Angebot öffentlicher Leistungen zu sorgen"⁶⁾, wo sich privaten Unternehmen keine ausreichenden Erwerbschancen bieten. Die Selbstbeteiligung des Staates am Verkehr wird beispielsweise im Rahmen der regelmäßigen Verkehrsbedienung von schwach besiedelten Randgebieten oder in kleinen

1) Vgl. Willeke, R.: Verkehrspolitik, in: HdW, Köln - Opladen 1966, S. 339.

2) Vgl. ebenda, S. 339.

3) Oettle, K.: Kategorien des gegenwärtigen öffentlichen Bedarfs, in: Der öffentliche Haushalt - Archiv für Finanzkontrolle -, 10. Jg. (1969), S. 5.

4) Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 8.

5) Vgl. ebenda, S. 27.

6) Ebenda, S. 8.

Orten von Verdichtungsgebieten erforderlich¹⁾.

Zwischen Ordnungspolitik und Leistungspolitik im Verkehr bestehen vielfältige Wechselbeziehungen, die sich um so enger gestalten, je größer der Anteil des Staates an der Gesamtversorgung mit Verkehrsleistungen ist. Wird die Leistungspolitik in den Dienst der Ordnungspolitik gestellt, so entstehen neben Einflüssen auf andere Sektoren der allgemeinen Wirtschaftspolitik Wirkungen auf den öffentlichen Bedarf in einer Weise, die zu Vermehrungen, Verminderungen und Umschichtungen führen können²⁾.

Die Kooperation im Verkehr wirkt sich sowohl auf die Ordnungspolitik als auch auf die Leistungspolitik aus. Durch die Kooperationsförderung werden ordnungspolitische Hilfen gegeben³⁾, die einen funktionsfähigen Wettbewerb in der Regel fördern⁴⁾. Die Leistungspolitik der öffentlichen Hand wird durch die Förderung der komplementären Zusammenarbeit im Verkehr im Hinblick auf eine optimale Arbeits- und Verkehrsteilung ebenfalls beeinflusst.

1) Leistungsaufgaben können durch Regiebetriebe oder durch mehr oder weniger verselbständigte öffentliche Betriebe wahrgenommen werden. Auch private Unternehmen können zu Erfüllung öffentlicher Leistungsaufgaben herangezogen werden (vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 36).

2) Vgl. Oettle, K.: Kategorien des gegenwärtigen öffentlichen Bedarfs, a. a. O., S. 7.

3) Vgl. Schmidt, H.: Kooperation als Instrument zur Verkehrs- und Gewerbepolitik, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 27.

4) Vgl. Teil C IV 1 dieser Arbeit.

2. Elemente einer rationalen Verkehrspolitik

Um von einer rationalen Verkehrspolitik sprechen zu können, wird von der Verkehrswissenschaft das Vorhandensein eines umfassenden und widerspruchsfreien Zielsystems, darauf abgestimmter Mittel sowie die Berücksichtigung der Wechselbeziehungen im Ziel-Mittel-System gefordert¹⁾.

Diese Voraussetzungen gelten für jede rationale Wirtschaftspolitik²⁾. Sie sind im Falle der Verkehrspolitik durch eine Reihe besonderer Faktoren zu ergänzen, die im wesentlichen auf den Eigenarten des Verkehrssektors beruhen.

a) Ein verkehrspolitisches Zielsystem

Der Wissenschaftliche Beirat beim Bundesverkehrsministerium interpretiert die Ziele für die Verkehrspolitik als verkehrsrelevante Bedürfnisse der Individuen und der Gesamtgesellschaft, "die sich aus dem System sozialer Oberziele ableiten lassen"³⁾. Es sollen politische Entscheidungen über konkrete verkehrspolitische Oberziele nicht durch ökonomische Kal-

1) Vgl. Hamm, W.: Staatliche Planung im Verkehr, a. a. O., S. 6; Oettler, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 21 ff.; Seidenfus, H. St.: Rationale Verkehrspolitik, a. a. O., S. 187; Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Leitbilder für den Verkehr der Zukunft, Determinanten - Systematik - Entwicklungsschritte, in: ZfV, 44. Jg. (1973), S. 63 ff.

2) Vgl. Baumgarten, P. und Mückl, W.: a. a. O., S. 14 ff.

3) Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: a. a. O., S. 66.

kulationen ersetzt werden¹⁾. Die wirtschaftspolitischen Zielsetzungen sind vielmehr "als Projektionen aus einer höheren Wertebene"²⁾ zu verstehen, in der es beispielsweise um die Verwirklichung von Werten wie persönliche Freiheit, soziale Gerechtigkeit usw. gehen kann. Eine wertbezogene Steuerung zur Vermeidung zerstörerischer Wirkungen des Verkehrs zeigt sich als Ausdruck rationaler Zielvorstellungen in der Verkehrspolitik. Die Verschwendung von Lebensgrundlagen zum Nachteil künftiger Generationen wäre die Folge bei Nichtbeachtung derartiger Auswirkungen. Neben der Beeinflussung durch ökonomistische Konzeptionen kann das verkehrspolitische Zielsystem materiell in seinem Rationalitätsgrad, ferner durch wenig problemgerechte Vorstellungen partikulärer Interessenten³⁾ an der Verkehrswirtschaft beeinflusst werden⁴⁾. "In aller Regel sind bisher weit überwiegend Produzenteninteressen in verkehrspolitische Ziel-funktionen einbezogen worden, kaum dagegen die Interessen derjenigen, für die Verkehrsleistungen erstellt werden."⁵⁾

Verkehrspolitische Ziele als Bestimmungsfaktoren einer rationalen Politik müssen auch formal den Anforderungen genügen. Einzelziele tragen, wenn sie präzise und konkret genug formuliert sind, zur Erhöhung der Zielsicherheit der Verkehrspolitik bei. Dies geschieht auch, wenn der Stabilitätsbe-

-
- 1) Vgl. Oettle, K.: Diskussion über die Vorträge auf der verkehrswissenschaftlichen Tagung der DVWG, in: IAFV, 19. Jg. (1967), S. 271.
 - 2) v. Beckerath, E.: Politik und Wirtschaft, Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich?, in: Einkommensbildung und Einkommensverteilung, Verhandlungen auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik in Köln 1956, Berlin 1957, S. 26.
 - 3) Vor allem Unternehmer- und Arbeitnehmervertreter der verschiedenen Zweige der Verkehrswirtschaft, Vertreter von Zulieferbetrieben und Vertreter der verladenden Wirtschaft.
 - 4) Vgl. Oettle, K.: Prinzipien der Verkehrspolitik, a. a. O., S. 140.
 - 5) Hamm, W.: Staatliche Planung im Verkehr, a. a. O., S. 6.

dürftigkeit der Ziele Rechnung getragen wird¹⁾. Daß die Erfüllung derartiger Forderungen nicht selbstverständlich ist, zeigt jede Analyse der in Gesetzen und Regierungserklärungen feststellbaren verkehrspolitischen Zielsetzungen²⁾.

Zwischen zwei und mehr Zielen können folgende Grundbeziehungen bestehen: Die Einzelziele stehen in einem konkurrierenden Verhältnis zueinander, d. h. die fortschreitende Realisierung eines Ziels beeinträchtigt den nach einem anderen Ziel erstrebenswerten Zustand. "Soweit konkurrierende Ziele in ein verkehrspolitisches Programm aufgenommen werden, muß deutlich gemacht werden, in welchem Umfang das eine Ziel und bis zu welcher Grenze das andere Ziel zu realisieren ist."³⁾ Handelt es sich um komplementäre Ziele, dann gehen von der Realisierung eines Ziels positive Wirkungen auf ein anderes Ziel aus⁴⁾. Schließlich können sich die Zielgrößen neutral zueinander verhalten oder sich gegenseitig völlig ausschließen⁵⁾.

Ziele lassen sich hierarchisch in Ober- und Unterziele gliedern. Oberziele legen die allgemeine Richtung der Politik fest. "Unterziele werden aus ihnen

1) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 22.

2) Vgl. Beispiele für mehrdeutige, wenig konkrete und im Zeitablauf variierende Zielsetzungen bei: Ewers, H. J.: Wettbewerbspolitische Ansätze in der deutschen Verkehrspolitik seit den Verkehrsänderungsgesetzen, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 63, Göttingen 1971, S. 121 ff.; Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 22.

3) Hamm, W.: a. a. O., S. 6.

4) Beispielsweise kann durch die Förderung der vertikalen Kooperation im Verkehr gleichzeitig der Wettbewerb zwischen verschiedenen Transportketten gestärkt werden (vgl. Ewers, H. J.: a. a. O., S. 165).

5) Vgl. Baumgarten, P. und Mückl, W.: a. a. O., S. 20.

für die einzelnen Aktionsgebiete dieser Politik abgeleitet." ¹⁾ Ein verkehrspolitisches Zielsystem muß in sich widerspruchsfrei sein, den Eigenarten der Verkehrswirtschaft allgemein und denen des jeweiligen Landes gerecht werden ²⁾.

Da die Verkehrspolitik ein Teilbereich der allgemeinen Wirtschaftspolitik ist, müssen ihre Ziele auch mit den allgemeinen wirtschaftspolitischen Zielen abgestimmt sein. Die Berücksichtigung von Wechselbeziehungen der Verkehrspolitik zu Zweigen der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik ³⁾ wird auch als Notwendigkeit der Beachtung des Prinzips der Kohärenz bezeichnet ⁴⁾. Von einer rationalen Wirtschaftspolitik wird eine Erfüllung dieses Prinzips erwartet ⁵⁾.

1) Oettle, K. : Verkehrspolitik, a. a. O., S. 23.

2) Die Eigentümlichkeiten des Verkehrs sind nach Oettle natürlicher, technischer, marktlicher und politischer Art. Beispielsweise zählen dazu die Witterungsabhängigkeit, die Langlebigkeit vieler Verkehrsanlagen, der Wettbewerb zwischen Fremd- und Eigenverkehr und die Bedeutung verkehrspolitischer Fragen für raumwirtschaftliche Aufgaben (vgl. Oettle, K. : Verkehrspolitik, a. a. O., S. 51 ff.).

Als "Besonderheiten" des Verkehrs findet man in der Literatur ferner angeführt: Unmöglichkeit der Vorratsproduktion, hohe fixe Kosten, Unpaarigkeit der Verkehrsströme, geringe Preiselastizität von Angebot und Nachfrage, Notwendigkeit der Vorhaltung von Reservekapazitäten etc. (vgl. hierzu statt vieler Voigt, F. : a. a. O., S. 17 ff.).

3) Auch nicht-wirtschaftliche Zweige der Staatspolitik werden durch Komplementärfunktionen der Verkehrspolitik berührt, wie z. B. die Bildungs- und Militärpolitik (vgl. Oettle, K. : Verkehrspolitik, a. a. O., S. 9).

4) Vgl. Baumgarten, P. und Mückl, W. : a. a. O., S. 36.

5) "Die Maßnahmen des verkehrspolitischen Programms für die Jahre 1968 bis 1972 standen zum Teil in diametralem Gegensatz zu Grundzielen der allgemeinen Wirtschaftspolitik - ein deutliches Symptom für eine schlecht koordinierte Wirtschafts- und Verkehrspolitik " (vgl. Hamm, W. : Staatliche Planung im Verkehr, a. a. O., S. 6).

Bereiche, die durch die Verkehrspolitik unterstützt werden, sind die Raumwirtschaftspolitik, die Außenwirtschaftspolitik und die Agrarpolitik¹⁾. Ebenso vermag die Verkehrspolitik der Wachstumspolitik, der Konjunkturpolitik sowie der Schutzpolitik unterstützende Impulse zu geben²⁾.

Aber auch die Verkehrspolitik bedarf der Hilfe durch andere Gebiete der öffentlichen Politik. Vor allem die Finanzpolitik und die Raumwirtschaftspolitik sind hier zu erwähnen³⁾.

b) Mittel zur Realisierung verkehrspolitischer Ziele

Die Maßnahmen, die als Mittel der Verkehrspolitik eingesetzt werden können, sind äußerst vielfältig und heterogen⁴⁾. Sie betreffen sowohl die Schaffung eines wirksamen Wettbewerbs als auch das Angebot öffentlicher Leistungen und hängen damit von den Zielen der Verkehrspolitik ab.

Die Mittel lassen sich nach ihrem Inhalt in ökonomische, soziale, rechtliche, technische, medizinische und polizeiliche Mittel unterscheiden. Nach ihrer Anwendung können sie elastisch oder rigide, nach ihren öffentlich-

1) Auf das Problem der Vermischung verkehrspolitischer Zielsetzungen mit denen der allgemeinen Staats- oder Wirtschaftspolitik weist Aberle hin. Nach seiner Auffassung führt dies zu Mitteln und Maßnahmen, die nur partiell angewandt werden können und deshalb verkehrs- und gesamtwirtschaftlich unbefriedigend seien (vgl. Aberle, G.: Gesamtwirtschaftliche Aspekte des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung, in: ZfV, 39. Jg. (1968), S. 5).

2) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 41 ff.

3) Vgl. ebenda, S. 3.

4) Priebe, W. und Höhndorf, P.: Das Ziel-Mittel-System der Verkehrsänderungsgesetze, in: ZfV, 36. Jg. (1965), S. 2.

haushaltswirtschaftlichen Wirkungen ertragbringend, neutral, billig oder teuer sein. Schließlich lassen sie sich nach ihrer Wirkung auch als breit bzw. exakt wirksame oder kurzfristig bzw. langfristig wirksame Maßnahmen bezeichnen¹⁾.

Wie die Ziele können auch Mittel miteinander konkurrieren, einander ergänzen oder sich in bezug auf die Ziele sogar substituieren. Das Kohärenzprinzip führt bei einem Mitteleinsatz zu erwünschten oder unerwünschten Sekundärwirkungen²⁾. Die Kenntnis der Eigenschaften der einzelnen Mittel schafft eine weitere Voraussetzung für rationales verkehrspolitisches Handeln, indem die spezifischen Vor- und Nachteile der Mittel im Einzelfall richtig eingeschätzt werden.

c) Berücksichtigung der Interdependenzen im Ziel-Mittel-System

Erst wenn die Ziele und die Ausgangslage eindeutig bestimmt sind, können aus dem umfangreichen Instrumentarium der Verkehrspolitik jene Maßnahmen herausdestilliert werden, die grundsätzlich geeignet erscheinen, die gewünschten Wirkungen zu erzeugen³⁾. Die Ziel-Mittel-Kompatibilität und die Ziel-Mittel-Adäquanz verkehrspolitischer Entscheidungen müssen gegeben sein, wenn von rationaler Verkehrspolitik die Rede sein soll⁴⁾.

Man spricht ferner von konsistenter Wirtschaftspolitik, wenn die gesetzten Ziele mit dem vorhandenen wirtschaftspolitischen Instrumentarium reali-

1) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 25.

2) Vgl. Seidenfus, H. St.: Rationale Verkehrspolitik, a. a. O., S. 192.

3) Vgl. Hamm, W.: Staatliche Planung im Verkehr, a. a. O., S. 6.

4) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 26.

siert werden können¹⁾. Die Einsatz- und Randbedingungen, denen die einzelnen Instrumente unterworfen sind, spielen dabei eine maßgebliche Rolle.

Die Eigenschaft der Konformität wird einer Verkehrspolitik dann zugeschrieben, wenn die faktisch durch den Einsatz des verkehrspolitischen Instrumentariums erreichten Ziele mit den in politischen Programmen genannten Zielen übereinstimmen.

In der Verkehrspolitik reichen die verfolgten Ziele in der Regel über eine Periode hinaus, so daß ständig überprüft werden muß, "ob früher beschlossene Maßnahmen noch zieladäquat sind oder ob sie inzwischen ganz oder zum Teil überflüssig geworden sind"²⁾. Die bisherigen Wirkungen bestimmter Maßnahmen können die in den folgenden Perioden zu treffenden Entscheidungen beeinflussen. Erfolgskontrollen in bezug auf den Zielerreichungsgrad lassen rationale Verkehrspolitik als sequenteiltes Entscheidungsproblem erscheinen; denn die Wirkungen einzelner Maßnahmen in Erfüllung bestimmter Ziele beeinflussen die Ausgangsbedingungen der in den folgenden Perioden einzusetzenden Instrumente³⁾.

1) Vgl. Baumgarten, P. und Mückl, W.: a. a. O., S. 38 f.

2) Hamm, W.: Staatliche Planung im Verkehr, a. a. O., S. 6.

3) Vgl. Baumgarten, P. und Mückl, W.: a. a. O., S. 44.

III. Kooperationsförderung als rationale Koordinationsmaßnahme

Da mit der Kooperationsförderung konkrete Zielsetzungen verfolgt, ihre Mittel bewußt abgegrenzt und die Interdependenzen der durch diese Mittelverwendung ausgelösten Prozesse berücksichtigt werden, stellt sie rein formal eine rationale Koordinationsmaßnahme dar¹⁾.

Vor Würdigung der einzel- und gesamtwirtschaftlichen Vorteile muß zunächst eine für den Verkehrsbereich sinnvolle Abgrenzung je nach den verfolgten Zielen der verschiedenen Kooperationsarten gefunden werden.

1. Kooperationsarten im Verkehr

"Zwischenbetriebliche Kooperation liegt immer dann vor, wenn zwei oder mehrere Unternehmungen freiwillig vereinbaren, gewisse Aufgaben gemeinschaftlich zu erfüllen. Sie gehen dabei von der Erwartung aus, hierdurch ein höheres Zielniveau oder einen höheren Grad der Zielerfüllung zu erreichen als bei individuellem Vorgehen."²⁾

Manche Autoren sehen die Zusammenarbeit der Unternehmer auch innerhalb eines vom Staat gesetzten Rahmens. Eine derartige mehr rechtliche und wettbewerbspolitische Betrachtungsweise beschränkt jede betriebswirtschaftliche Untersuchung auf die zur Zeit gültigen Rechtsnormen³⁾.

1) Vgl. Seidenfus, H. St.: Rationale Verkehrspolitik, a. a. O., S. 187.

2) Bidlingmaier, J.: Kooperation macht stärker, in: Der Volkswirt, 22. Jg. (1968), Heft 50, S. 54.

3) Vgl. Schneider, D.: Das Wesen der zwischenbetrieblichen Kooperation, in: Österreichischer Betriebswirt, 20. Jg. (1969), Heft 1/2, S. 81.
Zum Begriff der Kooperation im Verkehr vgl. ferner statt vieler:

Allgemein wird von einer vertikalen Kooperation gesprochen, wenn Unternehmen aufeinanderfolgender Produktionsstufen miteinander kooperieren und von einer horizontalen Kooperation, wenn es sich um Unternehmen derselben Produktionsstufe handelt¹⁾. Da die Leistungen einzelner Verkehrsträger weder als Leistungen aufeinanderfolgender Produktionsstufen noch gleicher Produktionsstufen aufgefaßt werden können, läßt sich die Kooperation zwischen den Verkehrsträgern nicht in das übliche "horizontal-vertikal-Schema" einordnen²⁾.

a) Horizontale Kooperation

Die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen eines Verkehrszweiges, d. h., zwischen Konkurrenten mit gleichartigem Transportraumangebot, wird als horizontale Kooperation bezeichnet³⁾. Wird die Stellung der Unternehmen in der Transportkette⁴⁾ als Unterscheidungsmerkmal herangezogen, so han-

Schmidt, H.: Kooperation als Instrument zur Verkehrs- und Gewerbepolitik, a. a. O., S. 16; Clasen, B.: Konzentration und Kooperation im Verkehr, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 50, Göttingen 1968, S. 15 f.; Klatt, S.: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, hrsg. von F. Voigt, Band 11, Berlin 1965, S. 301 ff.; Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 526 ff.

1) Vgl. Clasen, B.: a. a. O., S. 16.

2) Vgl. ebenda, S. 17.

3) Vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 17; Seidenfus, H.S.: Kooperation im Verkehrssektor, in: Siller Verkehrsbrief, 25. Jg. (1971), Nr. 13 - 15, S. 7 f.

4) Eine Transportkette wird in der Regel durch mehrere ökonomisch selbständige Einheiten gebildet, die bei einem Transportvorgang zusammenwirken (vgl. Hamm, W.: Die Rationalisierung der Transportkette, in: Die Rationalisierung der Transportkette, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 3, Köln 1969, S. 1).

delt es sich bei horizontaler Kooperation um die Zusammenarbeit innerhalb eines Gliedes der Transportkette¹⁾.

b) Vertikale Kooperation

In der Literatur gilt als vertikale Kooperation in der Regel die Zusammenarbeit zwischen Unternehmen der verladenden Wirtschaft und Transportbetrieben²⁾.

Werden alle Interaktionen zwischen den Gliedern einer Transportkette zur vertikalen Kooperation gerechnet³⁾, so fällt auch die komplementäre Zusammenarbeit zwischen den Transportbetrieben verschiedener Verkehrszweige hierunter. Diese Auffassung wird den folgenden Abschnitten zugrundegelegt, welche die Zusammenarbeit zwischen Straßengüterverkehr und Eisenbahn als Glieder einer Transportkette behandeln.

2. Träger der Kooperationsförderung

Da der einzelne kooperationswillige Unternehmer als Träger der Kooperationsidee oft relativ schwach ist⁴⁾ und zur Praktizierung dieser Idee min-

1) Vgl. Ewers, H.J.: a. a. O., S. 161.

2) Vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 17.

3) Vgl. Ewers, H.J.: a. a. O., S. 161.

4) Verkehrsunternehmen können z. B. bei Großtransporten im gebrochenen Verkehr durchaus von Fall zu Fall Kooperationsvereinbarungen treffen, doch dürfte es sich dabei eher um Einzel- und nicht um Dauervereinbarungen handeln (vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 530).

destens zwei Partner gehören¹⁾, kommt übergeordneten Institutionen bei der Förderung der Kooperationsidee große Bedeutung zu. Als Träger der Kooperationsförderung eignen sich jene Organe und Institutionen, die im Rahmen der Verbands-, Verkehrsträger- oder der staatlichen Wirtschafts- und Verkehrspolitik Aktivitäten entwickeln können²⁾.

a) Verbände als Träger der Kooperationsförderung

Von privaten Unternehmen der Verkehrswirtschaft getragene Verbände sind prädestiniert, durch Arbeits- und Erfahrungsaustauschgruppen Aktivitäten zur Förderung der Kooperation zu entwickeln³⁾. Da Verbände als gewerbepolitische Organisationen für die Wahrung der Interessen der angeschlossenen Unternehmen zu sorgen haben, läßt sich die Kooperationsförderung ohne Einschränkung sogar als im Rahmen der Zweckbestimmung eines Verbandes liegend betrachten⁴⁾. Dabei ist aber zu beachten, daß die Struktur eines Verbandes durch verstärkte Aufnahme der Kooperationsidee oft entscheidend gewandelt werden kann⁵⁾.

In der Vergangenheit wurde durch die Verbände in Anbetracht des im Vordergrund stehenden Substitutions- und Verdrängungswettbewerbs vor allem die horizontale Kooperation und kaum die auf die Komplementarität

1) Vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 20.

2) Vgl. ebenda, S. 13; Voigt, F.: a. a. O., S. 530.

3) Beispiele für die Kooperationsförderung im gewerblichen Güterkraftverkehr finden sich bei Heimes, A.: Gewerbepolitische Aspekte zur Kooperation im Güterkraftverkehr, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 160 ff.

4) Vgl. Berling, H.: Kooperationsförderung als verbandspolitische Aufgabe, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 196.

5) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 530.

der Verkehrsträger ausgerichtete vertikale Kooperation gefördert. Die Verbände, insbesondere die Landesverbände, können zur Förderung der horizontalen Kooperation leichter Einfluß auf ihre Mitgliedsfirmen ausüben, während es zur Realisierung der Kooperation zwischen den Gliedern einer Transportkette, also der vertikalen Kooperation, Verhandlungen mit anderen Verbänden, Verladern, Zulieferbetrieben und staatlichen Stellen bedarf¹⁾.

b) Der Staat als Träger der Kooperationsförderung

Die Stellung des Staates als Träger der Kooperationsförderung wird als übergeordnet und für eine erfolgreiche Strukturpolitik im Verkehrssektor als sehr wesentlich angesehen²⁾. Er ist als neutraler Mittler insbesondere in der Lage, eine Zusammenarbeit zwischen den Verkehrsträgern anzuregen. Seine Aktivitäten beschränken sich dabei nicht nur auf den nationalen Bereich, sondern zielen auch auf Transportketten, die ihn mit dem Ausland verbinden³⁾.

In der Regel wird die staatliche Kooperationsförderung als Hilfe zur Selbsthilfe verstanden⁴⁾. Es wird dabei in erster Linie an private Unternehmer gedacht, nicht aber an den Fall, daß ein öffentliches Unternehmen, z.B. die

1) Im Jahr 1967 konstituierte sich der "Arbeitsausschuß Kooperation im Verkehrsgewerbe", in dem die Spitzenverbände des mittelständischen Verkehrsgewerbes vertreten sind und der damit gute Voraussetzungen zur Förderung der vertikalen Kooperation bietet (vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 22).

2) Vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 23.

3) Woelker, C.: Kontinentaler und interkontinentaler kombinierter Verkehr, in: Die Rationalisierung der Transportkette, a. a. O., S. 41 ff.

4) Vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 25.

Deutsche Bundesbahn, selbst als Kooperationspartner auftritt. In diesem Fall sind die Möglichkeiten der direkten staatlichen Einflußnahme wesentlich größer¹⁾.

Der Staat erwartet, daß die durch eine verstärkte Kooperation zu erzielende Rationalisierung des Transportvorganges im eigenen Interesse durch die beteiligten Unternehmen angestrebt wird und letztlich sogar als ökonomisches und rationales Motiv für die Kooperationsaufgeschlossenheit und die Kooperationswilligkeit wirksam wird²⁾.

Die Förderung der Zusammenarbeit der Verkehrsträger wurde nicht erst im Rahmen des verkehrspolitischen Programms für die Jahre 1968 bis 1972³⁾ in den verkehrspolitischen Zielkatalog der Bundesregierung aufgenommen. Die Angleichung der Wettbewerbsbedingungen der Verkehrsträger sowie eine zweckmäßige Arbeitsregelung und möglichst enge Zusammenarbeit zwischen ihnen⁴⁾ wird bereits in der Regierungserklärung vom 29.10.1957 erwähnt. Als selbstverständlicher Bestandteil der Verkehrspolitik werden zudem die vielfältigen Formen der Zusammenarbeit im gebrochenen Verkehr angesehen.

1) Vgl. Teil B I 3 dieser Arbeit.

2) Vgl. Heldmann, H.: Kooperationsmöglichkeiten im Verkehr aus der Sicht der Verkehrspolitik der Bundesregierung, in: Der Güterverkehr, 19. Jg. (1970), S. 306.

3) Vgl. Deutsche Bundesregierung: Verkehrspolitisches Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, Deutscher Bundestag, Drucksache V/2494 vom 19.1.1968, S. XVI (im folgenden zitiert als "Verkehrspolitisches Programm").

4) Vgl. Regierungserklärung vom 29.10.1957, abgedruckt in: Die Verkehrspolitik in der Bundesrepublik Deutschland 1949 - 1965, Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Band 29, Hof 1965, S. 23.

Die Schwerpunkte der staatlichen Kooperationsförderung lagen seit 1968 gemäß den Zielsetzungen des verkehrspolitischen Programms vor allem auf den Sektoren des Kleingutverkehrs, des Großcontainer- und des Huckepackverkehrs¹⁾, die alle eine Zusammenarbeit von Unternehmen verschiedener Verkehrszweige erfordern²⁾.

3. Gründe für eine Förderung der Kooperation im Güterverkehr

a) Einzelwirtschaftliche Begründung

Viele der in der allgemeinen Literatur über Kooperationsfragen angeführten Ziele der zwischenbetrieblichen Zusammenarbeit³⁾ gelten auch für die horizontale Kooperation zwischen Verkehrsbetrieben. Für den Straßengüterverkehr stellt vor allem Binnenbruck⁴⁾ einen Katalog von Kooperations-

1) Vgl. Deutsche Bundesregierung: Verkehrspolitisches Programm, a. a. O., S. XVI f.

2) Kleinbehälter und Paletten, die als technische Rationalisierungshilfsmittel auch über die Grenzen der Bundesrepublik hinaus bereits weite Verbreitung gefunden haben, werden bei den folgenden Ausführungen, die sich vor allem auf die ökonomisch-organisatorischen Fragen der vertikalen Kooperation im Ladungsverkehr beziehen, ausgeklammert. Die Entwicklung der sogenannten pa-Behälter der Bahn ist wegen der Umschlagtechnik und des hohen Eigengewichts dieser Behälter rückläufig, bei den Paletten stehen derzeit vor allem Abstimmungsprobleme bezüglich der Maße von Containern und der innerbetrieblichen Transport- und Lagereinrichtungen der Verlader im Vordergrund (vgl. Woelker, C.: Kontinentaler und interkontinentaler kombinierter Verkehr, a. a. O., S. 47 ff.).

3) Zusammenarbeit bei der Beschaffung und Auswertung von Informationen, Zusammenarbeit beim Einkauf, Zusammenarbeit bei der Produktion, Zusammenarbeit beim Vertrieb, Zusammenarbeit bei der kaufmännischen Verwaltung, sonstige Formen der Zusammenarbeit (vgl. Benisch, W.: Kooperationsfibel, Bergisch-Gladbach 1966, S. 5 f.).

4) Vgl. Binnenbruck, H.: Zur Systematisierung der Kooperationsmöglichkeiten im Straßengüterverkehr, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 178.

aufgaben vor, der sowohl einzel- als auch gesamtwirtschaftliche Aspekte enthält.

Folgende Gründe lassen sich für die horizontale Kooperation von Einzelwirtschaften anführen¹⁾:

Mit dem Ziel einer Verbesserung der Leistungserstellung wird erstens die Erhöhung der Qualität des dispositiven Faktors angestrebt²⁾, um damit zweitens eine Verbesserung der Faktorkombination zu ermöglichen³⁾. Einfluß auf die Leistungsverwertung kann durch gemeinsame Werbung und gemeinsame Akquisition von Kunden genommen werden.

In der Kooperationspraxis steht die zwischenbetriebliche Zusammenarbeit in enger Wechselbeziehung zur überbetrieblichen Zusammenarbeit, so daß eine klare Abgrenzung vielfach nicht getroffen werden kann⁴⁾.

Im Rahmen der vertikalen Kooperation wird durch die Verlängerung von Transportketten eine verstärkte Spezialisierung und Arbeitsteilung im Ver-

1) In Anlehnung an Clasen, B.: a. a. O., S.

2) Hierzu wird die Verbesserung des Informationsgrades der Unternehmer durch Markterkundungsgemeinschaften und die Verbesserung der Dispositionsmethoden durch Betriebsberatungen, eine Zusammenarbeit im Rechnungswesen gezählt und im Ausbildungswesen.

3) Die Inputgrößen können durch Kooperation im Einkauf oder in der Finanzierung beeinflusst werden. Die Faktorkombination selbst kann durch Betriebsmittelgemeinschaften, Laderaumverteilungsstellen und Autohöfe gefördert werden, wodurch auch die Anpassungsfähigkeit der beteiligten Unternehmen an Nachfrageschwankungen erhöht wird. (vgl. Seidenfus, H. St.: Kooperation im Verkehrssektor, a. a. O., S. 9).

4) Vgl. Binnenbruck, H. H.: Kooperation im Straßengüterverkehr, in: Der Güterverkehr, 19. Jg. (1970), S. 332.

kehr bewirkt. Besonders bei der Einführung technischer Neuerungen grundlegender Art bedarf es für das Einzelunternehmen der Abstimmung und Kooperation mit den vor- und nachgelagerten Gliedern der Transportkette¹⁾. Die Rationalisierungschancen werden um so günstiger eingeschätzt, je größer die Zahl der einzuschaltenden Transportkettenglieder ist. Infolge der in den letzten zwei Jahrzehnten zu verzeichnenden Nachfragesteigerung auf den meisten Güterverkehrsmärkten sind auch die Chancen für eine erfolgreiche Spezialisierung von Verkehrsunternehmen gestiegen²⁾.

Die vertikale Kooperation macht für das einzelne Unternehmen nicht nur kostensparende Kombinationen von Produktionsfaktoren möglich, auch die Qualität der Verkehrsleistungen kann positiv verändert werden. Insbesondere die Schnelligkeit der Verkehrsleistung³⁾, die Häufigkeit der Verkehrsbedienung und die Netzbildungsfähigkeit einzelner Verkehrsmittel können sich erhöhen.

Sowohl die horizontale als auch die vertikale Kooperation wird mit dem Ziel betrieben, die Wettbewerbsfähigkeit der beteiligten Unternehmen zu verbessern⁴⁾. "Durch verstärkte Hinwendung auf Verkehrsleistungen, bei denen die komparativ günstigsten Produktionsvoraussetzungen bestehen, unter gleichzeitiger Einschränkung des Angebots in vergleichsweise kostenungünstigen Leistungsbereichen kann das einzelne Verkehrsunternehmen seine Wettbewerbsfähigkeit verbessern. . ." ⁵⁾. Bei vertikaler Ko-

1) Vgl. Hamm, W.: Die Rationalisierung der Transportkette, a. a. O., S. 2 f.

2) Vgl. ebenda, S. 6.

3) Auch eine Verkürzung der Fahrzeugumlaufzeiten wird durch eine verstärkte Aufgabenteilung im Verkehr erreicht.

4) Vgl. Voigt, F.: a. a. O., S. 530.

5) Hamm, W.: Die Rationalisierung der Transportkette, a. a. O., S. 6.

operation entsteht zudem eine Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit ganzer Transportketten¹⁾, wodurch neue Rationalisierungsanstrengungen bei konkurrierenden Transportketten erzwungen werden. Für viele mittelständischen Transportunternehmen ist die Kooperation eine Alternative zur wirtschaftlichen Abhängigkeit von Großbetrieben und ein Weg unternehmerischer Selbständigkeit und beruflicher Eigenständigkeit²⁾.

b) Gesamtwirtschaftliche Begründung

In gesamtwirtschaftlicher Sicht werden durch die Kooperationsförderung hauptsächlich die komplementären Funktionen der Verkehrsmittel angesprochen, "indem die Kooperation durch Kombination die jeweils am besten geeigneten Verkehrsmittel zum Einsatz kommen läßt (Streben nach Arbeitsteilung!)"³⁾, damit insgesamt die volkswirtschaftlichen Kosten des Verkehrs gesenkt werden können⁴⁾.

-
- 1) Der Übergang vom Individualwettbewerb zum vertikal gekoppelten Gruppenwettbewerb wird als entscheidendes Kriterium des Gegengewichtsprinzips in der Wettbewerbspolitik angesehen (vgl. Andreae, C.A.: Gruppenwettbewerb im Verkehr durch Kooperation, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 93).
 - 2) Vgl. Binnenbruck, H.H.: Kooperation im Straßengüterverkehr, a. a. O., S. 329.
 - 3) Heldmann, H.: a. a. O., S. 306.
 - 4) Vgl. hierzu u. a. Braun, T.: Zur Problematik der Kooperation und Konzentration im Verkehr, Schriftenreihe der DVWG, Nr. D 3, Köln 1968, S. 6; Klatt, S.: Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, a. a. O., S. 303 f.; Linden, W.: a. a. O., S. 9 f.; Röpke, W.: a. a. O., S. 10; Seidenfus, H.St.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des kombinierten Verkehrs, in: Transportkette, Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Band 8, Frankfurt 1974, S. 1 f.

Außerdem soll durch neue Transportkombinationen und neue Kooperationsformen zwischen den Verkehrsunternehmen einer volkswirtschaftlich nicht vertretbaren Erhöhung des Verkehrsaufwandes entgegengewirkt werden (Vermeiden von Verkehrsluxus!)¹⁾.

Hamm²⁾ führt als gesamtwirtschaftliche Vorteile der vertikalen Kooperation zusätzlich zu dem oben angeführten Aspekt der kostensparenden Arbeitsteilung die folgenden zwei Punkte an: Durch eine Weitergabe von Kostensenkungen über den Preis werden die Voraussetzungen für eine weiträumigere Arbeitsteilung in der Industrie und im Handel geschaffen. Zudem kann trotz Spezialisierung der einzelnen Verkehrsunternehmen mit Hilfe der vertikalen Zusammenarbeit für ein differenziertes, dem Bedarf entsprechendes Leistungsangebot gesorgt werden.

Die Kooperation vermeidet das Ausscheiden kleiner Unternehmen aus dem Markt, erhält somit den Wettbewerb als Zustand³⁾. Sie erhöht die Intensität des Wettbewerbs und trägt dazu bei, volkswirtschaftlich schädliche Konzentrationerscheinungen zu vermeiden⁴⁾. Die Kooperationsförderung ist daher ein systemkonformes Instrument der Verkehrspolitik⁵⁾.

1) Vgl. Seidenfus, H. St.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des kombinierten Verkehrs, a. a. O., S. 306.

2) Vgl. Hamm, W.: Gesamtwirtschaftliche Aspekte des kombinierten Verkehrs, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), S. 2.

3) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 27.

4) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 531.

5) Vgl. Schmidt, H.: Kooperation als Instrument zur Verkehrs- und Gewerbepolitik, a. a. O., S. 30.

B DIE MÖGLICHKEITEN ZUR FÖRDERUNG DER KOOPERATION
ZWISCHEN STRASSENGÜTERVERKEHR UND ÖFFENTLICHER EISEN-
BAHN

Ausgehend von der zur Zeit unbefriedigenden Aufgabenteilung im Güterverkehr sind in Teil A in groben Linien Maßstäbe für eine rationale Verkehrspolitik gesetzt und die Kooperationsförderung als Instrument einer rationalen Politik erörtert und begründet worden. Nunmehr sollen die Möglichkeiten einer praktischen Kooperationsförderungs politik ausführlich dargestellt werden. Die Förderung der Kooperation als Gestaltungsintervention der staatlichen Verkehrspolitik bezieht sich im Rahmen dieser Arbeit auf die beiden Verkehrsmittel¹⁾ Eisenbahn und Kraftwagenverkehr, wobei letzteres sowohl in der Form des produktiven Eigenverkehrs als auch in der des Fremdverkehrs auftritt. Zuvor ist jedoch auf die zur Verfügung stehenden Steuerungsmittel einzugehen, die gleichzeitig einer Wirkungsanalyse zu unterziehen sind.

1) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 37.

I. Das staatliche Förderungsinstrumentarium

Das besprochene und vom Staat eingesetzte Instrumentarium wird streng auf das verkehrspolitische Ziel "Förderung der vertikalen Kooperation" hin untersucht. Modelltheoretisch betrachtet, übersteigt die Zahl der Instrumente die Zahl der Ziele, was zu einer unendlichen Zahl von Lösungen führt¹⁾. Die verschiedenen Instrumente stehen außerdem in einem wechselseitigen Zusammenhang, weshalb sich eine simultane Betrachtungsweise empfiehlt²⁾³⁾. Von besonderer Bedeutung sind Kombinationen einzelner Instrumente, die sich jedoch lediglich bei quantitativer Wirksamkeit einigermaßen erfassen lassen.

Bei der Behandlung der verschiedenen Instrumente darf nicht übersehen werden, welche Rolle das einzelne Instrument im Rahmen der Verkehrspolitik spielt und welches Gewicht es im wirtschaftspolitischen Instrumentarium des Staates hat. "Die der Verkehrspolitik zur Verfügung stehenden Instrumente sind im Prinzip dieselben, die für die Volkswirtschaft insgesamt benutzt werden, wobei einige infolge der besonderen Struktur des Sektors häufiger benötigt werden oder leichter anwendbar sind. Es ist selbstverständlich, daß Instrumente, die nur undifferenziert auf die Gesamtwirtschaft angewendet werden können⁴⁾, nicht besonders interessant sind, da

1) Vgl. Tinbergen, J.: Wirtschaftspolitik, Freiburg im Breisgau 1968, S. 101.

2) Vgl. ebenda, S. 95.

3) Auf diesen wechselseitigen Zusammenhang wird in den Teilen B II, III und IV dieser Arbeit näher eingegangen.

4) Beispielsweise wirkt sich eine zehnprozentige Investitionssteuer gleichermaßen auf Straßenverkehrsbetriebe wie auf Industrie und Handel allgemein aus. Die Unterlassung einer Fahrzeuginvestition könnte sich zweifelsohne positiv auf die Kooperationswilligkeit der Frachtführer auswirken, so daß eine verbesserte Auslastung des vorhandenen Fahrzeugparks angestrebt wird. Vgl. hierzu Gesetz zur Förderung der Stabilität und des Wachstums der Wirtschaft, § 26, in: BGBl I 1967, S. 582.

sie kaum die Lage eines Sektors im Verhältnis zu anderen beeinflussen können. Die interessanteren Instrumente sind jene, die ihrer Natur nach dieses Verhältnis beeinflussen."¹⁾

In der Regel wird das Förderungsinstrumentarium der Verkehrspolitik in vier Abteilungen aufgegliedert²⁾:

1. Kapazitätsbeeinflussung des Verkehrssektors durch Regulierung der Zulassung;
2. Beeinflussung der Kosten der Verkehrsunternehmen durch finanzpolitische Maßnahmen;
3. Beeinflussung der Tarife;
4. Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur.

Im Rahmen der vorliegenden Untersuchung werden diese Instrumente um drei weitere ergänzt und dann insgesamt nach ihrer Wirksamkeit geordnet. Als weitere Instrumente kommen folgende Maßnahmen in Frage:

5. Informelle Verhaltenssteuerung;
6. Abbau von Kooperationshemmnissen;
7. Einflußnahme auf die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft.

Einen Sonderfall stellt die Deutsche Bundesbahn dar, die einerseits selbst als Kooperationspartner auftritt, andererseits jedoch auch als Instrument

1) Tinbergen, J.: a. a. O., S. 144.

2) Vgl. Stohler, J.: a. a. O., S. 11 f.; Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 27 ff.; Linden, W.: Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961, S. 134 ff.; Predöhl, A.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 265 ff.

staatlicher Verkehrspolitik einsetzbar ist. Dies kann aus der Sicht des Verkehrspolitikers sowohl zu erwünschten als auch zu unerwünschten Effekten führen, wie weiter unten zu zeigen sein wird.

1. Direkt kooperationsfördernde Instrumente

a) Informelle Verhaltenssteuerung

Die Kooperation in der Verkehrswirtschaft ist weitgehend auf das freiwillige Engagement der Kooperationspartner angewiesen, so daß eine sozialpsychologische Beeinflussung der Partner durch staatliche Träger der Verkehrspolitik eine große Rolle spielt¹⁾. Da es darauf ankommt, die Wertvorstellungen der Wirtschaftssubjekte zu verändern, kann eine Beeinflussung durch die Lieferung von Informationen geschehen, sei es durch das Aufzeigen von Kooperationsmöglichkeiten mithilfe einer "Kooperationsfibel für die Verkehrswirtschaft"²⁾, sei es durch die Bildung eines "Gesprächskreises Kooperation"³⁾. Eine weitere Möglichkeit besteht in ganz gezielt eingesetzten Appellen an die Verkehrswirtschaft, "sich des Instruments der Kooperation im Wege der Selbsthilfe stärker zu bedienen"⁴⁾. Die Verkehrspolitik soll-

1) Vgl. Gäfgen, G.: Allgemeine Wirtschaftspolitik, in: Kompendium der Volkswirtschaftslehre, 2. Auflage, Bd. 2, Göttingen 1969, S. 159; Schmidt, H.: Kooperation als Instrument zur Verkehrs- und Gewerbepolitik, a. a. O., S. 27.

2) Schmidt, H.: Kooperation als Instrument..., a. a. O., S. 23.

3) Ebenda, S. 23.

4) Börner, H.: Kooperation und Kooperationsförderung im Verkehr aus der Sicht des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 43.

ten erkennen lassen, welche große Bedeutung sie der Kooperation und Kooperationsförderung beimessen.

Dieses Instrument läßt sich sehr gezielt einsetzen, allerdings ist die Wirksamkeit in bezug auf das Ziel nur sehr schwer zu erfassen; denn es gilt, eine beträchtliche Zahl psychologischer Hemmnisse zu überwinden, bevor den Verkehrsunternehmern eine Kooperation erstrebenswert erscheint¹⁾.

b) Finanzpolitische Maßnahmen

Öffentliche Ausgaben und Einnahmen stellen finanzpolitische Instrumente zur Kooperationsförderung dar²⁾.

Die zu den ökonomischen Staatsausgaben³⁾ zählenden Ausgaben umfassen u. a. offene Subventionen und Kredite, die speziell als Start- oder Übergangshilfen zur Kooperationsförderung eingesetzt werden⁴⁾. Hierfür läßt sich beispielsweise das Investitionshilfeprogramm der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs aus dem Jahr 1968 anführen⁵⁾. Die bewilligten Anträge wurden sowohl durch Zuschüs-

1) Vgl. Klatt, S.: Hindernisse einer Kooperation im Verkehrsgewerbe, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 97; siehe auch Teil B, I 2 b dieser Arbeit.

2) Vgl. Tuchtfeldt, E.: Das Instrumentarium der Wirtschaftspolitik, in: Grundlagen der Wirtschaftspolitik, hrsg. von G. Gäfgen, Köln, Berlin 1966, S. 281.

3) Vgl. Ehrlicher, W.: Finanzwissenschaft, in: Kompendium der Volkswirtschaftslehre, 2. Auflage, Bd. 2, Göttingen 1969, S. 370.

4) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 34.

5) Vgl. Deutsche Bundesregierung: Verkehrspolitisches Programm, a. a. O., S. XXI.

se als auch durch Darlehen finanziert¹⁾. Staatliche Finanzierungshilfe kann auch für die Durchführung von Betriebsberatungen und -begehungen sowie von gruppenwirtschaftlichen Untersuchungen gegeben werden, um das Interesse der Kooperationspartner zu wecken bzw. zu fördern²⁾.

Die Einnahmenpolitik bedient sich zur Kooperationsförderung hauptsächlich der Steuern als Mittel, die sich sowohl auf die Verkehrsleistungen als solche als auch auf das Halten von Fahrzeugen oder auf Verbrauchsgüter des Verkehrs beziehen können³⁾. Dazu wird auf die zum 31. Dezember 1971 ausgelaufene Straßengüterverkehrssteuer verwiesen, die als Starthilfe für den kombinierten Verkehr Straße/Schiene konzipiert war⁴⁾. Als Beispiel für die Aufhebung einer Steuerbelastung ist die nachträgliche Erstattung der Kraftfahrzeugsteuer für diejenigen Fahrzeuge zu erwähnen, die selbst auf der Schiene transportiert wurden.

Die finanzpolitischen Mittel lassen sich, insbesondere, wenn sie in Bündelung mit anderen Instrumenten angewendet werden, sehr gezielt für eine Kooperationsförderung einsetzen und bieten außerdem den Vorteil einer möglichen nachträglichen Wirkungsanalyse⁵⁾.

-
- 1) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bericht an die Abgeordneten des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag über das Investitionshilfeprogramm der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs, Bonn 1974, S. 4 (im folgenden zitiert als "Bericht an die Abgeordneten").
 - 2) Vgl. Schmidt, H.: Kooperation als Instrument zur Verkehrs- und Gewerbepolitik, a. a. O., S. 26.
 - 3) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 29.
 - 4) Vgl. Wittrock, K.: Aktuelle verkehrspolitische Lage unter besonderer Berücksichtigung des Güterkraftverkehrs, in: Siller-Verkehrsbrief, 25. Jg. (1971), Nr. 46 - 48, S. 2.
 - 5) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bericht an die Abgeordneten, a. a. O., S. 4.

c) Tarifpolitische Maßnahmen

Voigt bezeichnet einen Tarif¹⁾ als "ein nach bestimmten Kriterien geordnetes Preissystem"²⁾. In der Regel ist ein Tarifpreis für eine längere Zeit gültig, damit er sich stabilisierend auf das Preisniveau auswirkt³⁾. Eine weitere Eigenschaft des Tarifpreises liegt in der gesetzlichen Auflage, daß er gegenüber jedermann in gleicher Weise angewendet werden muß⁴⁾. "Der Tarifzwang umfaßt auch die Verpflichtung zur Tarifgleichheit im Raum, d. h. es müssen die Tarife für alle betriebenen Strecken gleich sein, unabhängig von deren jeweiliger Rentabilität!"⁵⁾ Tarife können als Festtarife auftreten, indem sie einen Mindest- oder Höchstpreis darstellen, oder aber als Margentarife, die einen festgelegten Spielraum zwischen Mindest- und Höchstsätzen belassen.

Die Bedeutung der Tarifpolitik für die Verkehrspolitik wird in der verkehrswissenschaftlichen Literatur im allgemeinen äußerst positiv beurteilt. Linden⁶⁾ betrachtet die Tarifpolitik sogar als das wichtigste Ordnungsmittel der Verkehrspolitik. Dieser Auffassung kann heute nicht mehr voll zuge-

1) Zur Ableitung des Begriffes "Tarif" vgl. Pirath, C.: a. a. O., S. 253.

2) Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 47.

3) Vgl. Illetschko, L. L.: Transport-Betriebswirtschaftslehre, 2. Auflage, Wien - New York 1966, S. 139; Linden, W.: a. a. O., S. 151; von Bis-sing, W. M.: Verkehrspolitik, Berlin 1956, S. 43.

4) Vgl. EVO vom 8. 9. 1938, in: Ossig/Glaser: Taschenbuch der Eisenbahn-Gesetze, 4. Auflage, Darmstadt 1971, S. 24.

5) Lechner, K.: Verkehrsbetriebslehre, Sammlung Poeschel, P 21, Stuttgart 1963, S. 62.

6) Vgl. Linden, W.: a. a. O., S. 162.

stimmt werden; denn mit den Verkehrsänderungsgesetzen¹⁾ aus dem Jahr 1961 entstand die Situation einer begrenzten Tarifaufonomie für die Verkehrsträger²⁾.

Unabhängig hiervon kann der Preis für eine Beförderungsleistung von den einzelnen Verkehrsträgern nicht selbst bestimmt werden³⁾, obwohl sie ein Tarifiertragsrecht besitzen. Auch bedürfen die Beschlüsse der Tarifbildungsgremien einer staatlichen Genehmigung, die nach den Grundsätzen der Marktgerechtigkeit der Entgelte, der Lauterkeit und Billigkeit des Wettbewerbs erteilt wird⁴⁾. Lehnt das Bundesverkehrsministerium die Genehmigung eines Tarifs der Eisenbahn nicht aus rechtlichen, sondern aus politischen Gründen ab, so muß es damit rechnen, daß nach § 28a Bundesbahngesetz entsprechende Ausgleichsansprüche zur Deckung von Finanzierungslücken gestellt werden⁵⁾.

-
- 1) Das Vierte Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes, das Gesetz zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes, das Gesetz zur Änderung des Bundesbahngesetzes und das Gesetz zur Änderung des Gesetzes über den gewerblichen Binnenschiffsverkehr (vgl. BGBl I 1961, S. 1157 ff.).
 - 2) Vgl. Immengen, U.: Wettbewerbsbeschränkungen auf staatlich gelenkten Märkten, Tübingen 1967, S. 6.
 - 3) Ausgenommen die Eisenbahnen, die lt. § 6 AEG selbständig ihre Tarife aufstellen können.
 - 4) Vgl. Storsberg, G.: Die Bedeutung der kleinen Verkehrsreform für die Preis- und Tarifbildung im Güterverkehr - Gutachten erstattet am 10.9.1963 im Auftrag des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz, S. 74.
 - 5) Vgl. Oettle, K.: Die gegenwärtige Bedrängnis der Deutschen Bundesbahn in öffentlich-wirtschaftlicher Betrachtung, in: BFuP, 18. Jg. (1966), S. 80; interessant ist in diesem Zusammenhang auch die Formulierung des Antrags der Deutschen Bundesbahn zur Einführung des Stückgut-Städtetarifs an den Bundesminister für Verkehr lt. Schreiben Nr. 56.544 (21.2101) Tgc (10)21 vom 18.12.1973: "Nach Erklärungen der Bundesregierung gehört der Stückgutverkehr der Deutschen Bundesbahn nicht in den Bereich der Daseinsvorsorge, sondern ist nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen zu betreiben. Die neue Stückgutkonzeption der Deutschen Bundesbahn ist deshalb darauf ausgerichtet, den Geschäftszweig so zu stabilisieren, daß er seine unmittelbar von ihm verursachten Kosten sicher deckt ...".

Eine Lockerung des Tarifzwangs besteht in der Tendenz, Margentarife mit immer breiter werdenden Spielräumen zuzulassen. Der RKT erlaubt eine Marge von $\pm 8,5\%$ ¹⁾, die Richtsätze im Spediteursammelgutverkehr können um $11,5\%$ überschritten und um bis zu 40% unterschritten werden²⁾, und die Ermäßigungsmarge nach dem Stückgut-Städtetarif der Deutschen Bundesbahn kann bis zu 29% betragen, die im Rahmen schriftlicher Sondervereinbarungen von Fall zu Fall festgelegt wird³⁾. Ausnahmetarife bewirken allgemein eine Aushöhlung des Prinzips der Tarifgleichheit im Raum.

Für die Kooperationsförderung wird das einzelne Instrument der Tarifpolitik nicht immer den gewünschten Erfolg bringen; z. B. können für den eventuellen Kooperationspartner Ausweichmöglichkeiten in zu großen Tarifspielräumen bestehen. Die Akzeptierung eines Tarifs durch die Abnehmer von Verkehrsleistungen ist meistens nicht vorhersehbar⁴⁾. Im Fall des Stückgut-Städtetarifs der Deutschen Bundesbahn, der zweifellos ein starkes Kooperationsangebot an die Spediteure enthält, hängt der Erfolg des Tarifs davon ab, ob er von der privaten Verkehrswirtschaft als Instrument der Kooperationsförderung oder als Instrument des Verdrängungswettbewerbs betrachtet wird.

Günstig beeinflusst wurde die Kooperation zwischen Straßengüterverkehr und Deutscher Bundesbahn durch die sogenannten Katteneser Sätze⁵⁾, wie die

1) Vgl. RKT, Nachtrag 3/1972.

2) Die Mindestsätze sind seit dem 4. 4. 1972 eingefroren worden. Vgl. Verordnung PR Nr. 1/74 zur Änderung der Kundensatzverordnung 1966, 27. 2. 1974.

3) Vgl. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II Heft C, Ausnahmetarif 483.

4) Diese Auskunft erhielt der Verfasser bei einem Gespräch mit Herrn Dr. Uebelacker in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn am 28. 3. 1974 in Frankfurt.

5) So genannt nach dem Ort Kattenes an der Mosel, wo sie abgeschlossen wurden (vgl. Eichhoff, E.: a. a. O., S. 23).

bisherige Entwicklung der beförderten Einheiten im Huckepackverkehr gezeigt hat¹⁾. Weitere Gründe für den Erfolg des Huckepackverkehrs bestehen darin, daß der Güterfernverkehrsunternehmer, da er mehrere Sattelanhänger bzw. Wechselaufbauten gleichzeitig auf die Reise schicken kann, Personal einspart und seine Konzessionen besser ausnutzt²⁾. Es war also die tarifpolitische Maßnahme allein nicht für den Kooperationserfolg ausreichend.

d) Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur

Die Infrastruktur soll nach Voigt³⁾ "in der Regel alle vorzugsweise öffentlichen Einrichtungen umfassen, die eine Voraussetzung für die arbeitsteilige Wirtschaft darstellen". Jochimsen⁴⁾ dehnt den Begriff der Infrastruktur auf die "Summe der materiellen, institutionellen und personalen Einrichtungen und Gegebenheiten" aus. Unter Verkehrsinfrastruktur⁵⁾ hingegen sind vereinbarungsgemäß die Wege und ortsfesten Anlagen zu verstehen, die

1) Vgl. Teil B III dieser Arbeit.

2) Vgl. Herrmann, G.: Analyse des Huckepackverkehrs in der BRD, in: Wechselaufbau-, Huckepack- und Roll-on/Roll-off-Transport, Transportkette 4, Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Frankfurt a. M. 1973, S. 77.

3) Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 60.

4) Jochimsen, R.: Theorie der Infrastruktur, Tübingen 1966, S. 100.

5) Eine Synopsis der von verschiedenen Autoren aufgeführten Funktionen und Merkmale geben Jochimsen, R. und Gustafsson, K.: Infrastruktur, in: Handwörterbuch der Raumforschung und Raumordnung, Band II, 2. Aufl., Hannover 1970, Sp. 1325 ff.

Verkehrszwecken dienen¹⁾. Es wird nun als eine Besonderheit des Verkehrssektors angesehen, daß sich die Wege und ortsfesten Anlagen im Eigentum des Staates, die Fahrzeuge dagegen im Eigentum privater Unternehmer befinden²⁾. In weiten Bereichen der übrigen Wirtschaft hingegen liegen die gesamten Investitionen in privaten Händen. Daraus folgt, daß Investitionsplanung und -durchführung auf dem Gebiet der Verkehrsinfrastruktur direkt oder indirekt staatliche Verkehrspolitik darstellen.

Neben einer gezielten direkten Förderung von Infrastrukturinvestitionen vermag auch der Abbau von Wegen und Stationen in ländlichen Räumen indirekt eine zwangsweise Kooperation zwischen Straßengüterverkehr und Eisenbahn herbeizuführen³⁾.

-
- 1) Vgl. Europäisches Parlament: Sitzungsdokumente 1961/62, Bericht im Namen des Verkehrsausschusses über Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von Paul J. Kapteyn, Dokument Nr. 106, November 1961; hierzu als Anlage: Terminologische Liste verkehrswirtschaftlicher Begriffe mit besonderer Berücksichtigung der Kostenfragen, 11. 12. 1961, S. 12.
 - 2) Vgl. Aberle, G.: Investitionsprobleme bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, in: ZfV, 37. Jg. (1966), S. 212; Hennig, W.: Die wirtschaftlichen Probleme der Verkehrsinfrastruktur, in: Verkehrsannalen, 17. Jg. (1970), S. 67; Jochimsen, R.: a. a. O., S. 103 ff.; Jürgensen, H.: Supranationale und nationale Verkehrspolitik, Widersprüche - Ergänzungen - Lösungen, in: Beiträge zur supranationalen und nationalen Verkehrspolitik, hrsg. vom Pressedienst der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn als Folge 12 der "Schriftenreihe Die Bundesbahn", Darmstadt 1963, S. 20; Stohler, J.: Zur rationalen Planung der Infrastruktur, in: Konjunkturpolitik, Zeitschrift für angewandte Konjunkturforschung, 11. Jg. (1965), S. 281.
 - 3) Vgl. Pottgiesser, H.: Der Güterverkehr der DB in ländlichen Räumen, in: Die Bundesbahn, 45. Jg. (1971), S. 590.

2. Indirekt kooperationsfördernde Instrumente

a) Kapazitätsbeeinflussung des Verkehrssektors durch Marktzugangsregulierungen

Marktzugangsregulierungen sind als subjektive und/oder objektive Zugangsbeschränkungen denkbar, d. h. sie können von den persönlichen Eigenschaften des Bewerbers, von seiner Sachkunde und Zuverlässigkeit abhängig gemacht werden und/oder sich auf objektive Kriterien beziehen. "Innerhalb der objektiven Marktzugangsregulierungen lassen sich individuell-objektive und global-objektive Zugangsbeschränkungen unterscheiden. Im ersten Fall wird an der individuell-objektiven Leistungsfähigkeit des Bewerbers angeknüpft (z. B. Finanzkraft, Rentabilität des Betriebes, Kapazitätsauslastung etc.), im zweiten Fall ist die Höhe eines vorher festgelegten Gesamtkontingents und die Zahl der bislang ausgegebenen Konzessionen Entscheidungskriterium."¹⁾

In der Bundesrepublik ist sowohl der gewerbliche Güternahverkehr als auch der gewerbliche Güterfernverkehr nach dem Güterkraftverkehrsgesetz von 1952 genehmigungspflichtig. Für den Nahverkehr liegt eine subjektive Zugangsbeschränkung vor, für den Fernverkehr kommen zusätzlich objektive Beschränkungen hinzu, die sowohl individueller als auch globaler Art sind²⁾.

1) Ewers, H. J.: a. a. O., S. 215.

2) Vgl. Eisel, R.: Die Ordnung des gewerblichen Güternahverkehrs, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 53, Göttingen 1968, S. 54 ff.; Wölte, H.: Das Kapazitätsproblem im gewerblichen Güterkraftverkehr, in: Das Kapazitätsproblem in der Verkehrswirtschaft, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 46, Göttingen 1967, S. 32 ff.; Wölte, H.: Die Neuordnung des Marktzugangs im gewerblichen Güterfernverkehr, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 55, Göttingen 1969, S. 139 ff.

Als Instrument zur Förderung der Kooperation zwischen Straßengüterfernverkehr und Eisenbahn eignet sich die objektive Zugangsbeschränkung in Form der Kontingentierung. Wird beispielsweise dem Wunsch des Güterkraftverkehrsgewerbes nach Aufstockung der Kontingente nicht stattgegeben, so herrscht weiterhin eine angespannte Lage in bezug auf die zur Verfügung stehende Ladekapazität. Das Gewerbe wird dadurch gezwungen, die vorhandenen Konzessionen besser auszunutzen, wozu ihm beispielsweise die Beteiligung am Huckepackverkehr verhilft¹⁾.

Eine indirekt kooperationsfördernde Wirkung entsteht auch bei jeder Werkfernverkehrslizenzierung. Das antragstellende Unternehmen wird sein Beförderungsvorhaben genauer prüfen und die Erfolgsaussichten des Antrags vorher abschätzen. Ein werkverkehrshemmender Effekt tritt auf alle Fälle ein²⁾ und, wie noch zu zeigen sein wird³⁾, auch kooperationsfördernde Wirkungen können entstehen.

Mit einem Abbau der Kontingentierung, aus welchen Gründen sie auch immer erfolgen mag, begibt sich die Verkehrspolitik eines wichtigen Ordnungsinstruments, das sie aufgrund der wirtschaftszweigspezifischen Situation nicht entbehren kann⁴⁾.

1) Vgl. Herrmann, G.: a. a. O., S. 77.

2) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bericht über die Auswirkungen der während der 6. Legislaturperiode erfolgten Maßnahmen zur schrittweisen Liberalisierung des Straßengüterverkehrs, Bonn 25.9.1973, S. 24 (im folgenden zitiert als "Bericht").

3) Vgl. Teil B IV dieser Arbeit.

4) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik in der Sackgasse, in: Bilanz und Prognose, Politische Studien hrsg. von der Hanns-Seidel-Stiftung e. V., Sonderheft Oktober 1972, S. 92.

b) Abbau von Kooperationshemmnissen

Aus Stellungnahmen der beiden Wettbewerber Straßengüterverkehr und Eisenbahn in Veröffentlichungen läßt sich selten eine echte Kooperationsbereitschaft entnehmen. Die Deutsche Bundesbahn spricht zwar in ihrem Unternehmenskonzept von einer grundsätzlichen Bereitschaft, "im Rahmen des kommerziell Vertretbaren mit anderen Verkehrsträgern konstruktiv zusammenzuarbeiten ..."¹⁾, will andererseits jedoch eine "offensive Preispolitik bei Ganzzugverkehren"²⁾ betreiben und ihre "absatzpolitischen Aktivitäten nicht auf den Schienenverkehr begrenzt"³⁾ halten. Sie nimmt damit verstärkt den Konkurrenzkampf mit der privaten Verkehrswirtschaft auf. Diese wiederum scheint in zwei Lager geteilt zu sein. Einerseits wurde im Januar 1974 von Bahnspediteuren eine Vereinigung zur Intensivierung der Zusammenarbeit mit der Deutschen Bundesbahn gegründet⁴⁾, andererseits sind seitens des Speditionsgewerbes beispielsweise gegen den Städte- tarif der Bahn heftige Abwehrreaktionen festzustellen⁵⁾. Insgesamt gesehen, richtet sich der Blick der Verkehrsträger weniger auf die Komplementarität

1) Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Deutsche Bundesbahn: Die Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage der DB, Neue Unternehmenskonzeption des Vorstandes der DB, in: Die Bundesbahn, 47. Jg. (1973), S. 380 (im folgenden zitiert als "Unternehmenskonzeption").

2) Ebenda, S. 379.

3) Ebenda, S. 380.

4) Vgl. o. V.: Im Kleingutverkehr auf Kooperationskurs, in: DVZ, Nr. 10 vom 24. 1. 1974.

5) Vgl. o. V.: Lkw-Gewerbe über Bonner Pläne zur Verkehrsverlagerung bestürzt, in: DVZ, Nr. 142 vom 27. 11. 1973; o. V.: Spedition: Bahn betreibt Verdrängungswettbewerb, in: DVZ, Nr. 4 vom 10. 1. 1974; o. V.: Die Spedition wehrt sich gegen den Städtetarif der Bahn, in: DVZ, Nr. 7 vom 17. 1. 1974; o. V.: Spedition kündigt neue Strategie an, in: DVZ, Nr. 13 vom 31. 1. 1974.

der Verkehrsmittel als auf die Ausschaltung der Substitutionskonkurrenz¹⁾.

Nach Klatt²⁾ lassen sich subjektive und objektive Kooperationswiderstände unterscheiden, wobei die Übergänge fließend sind. Zu den subjektiven Widerständen gehören z. B. mangelnde Information, Selbständigkeitsstreben, Mißtrauen, Unsicherheit, Traditionsgebundenheit u. a., die nur sehr schwer verkehrs- bzw. wirtschaftspolitisch beeinflußt werden können. Grundsätzlich haben aber alle direkt und indirekt kooperationsfördernden Instrumente eine positive Wirkung auf den Abbau subjektiver Kooperationswiderstände. Speziell werden wiederholten Appellen und dringlichen Ermahnungen durch die staatlichen Träger der Verkehrspolitik gute Erfolgchancen gegeben³⁾.

Als objektive Widerstände wirken sich die geringe Kooperationsfähigkeit der Betriebe, Standortnachteile, die konjunkturelle Lage oder die rechtlichen Vorschriften nachteilig auf die Entwicklung der Kooperation aus. Zu dem zuletzt genannten Punkt sei nur an § 28 des Bundesbahngesetzes erinnert, nach dem die Deutsche Bundesbahn "wie ein Wirtschaftsunternehmen mit dem Ziel bester Verkehrsbedienung nach kaufmännischen Grundsätzen" zu führen ist⁴⁾. Eine Überwindung objektiver Kooperationshemmnisse kann wesentlich gezielter erfolgen als dies bei den genannten subjektiven Widerständen möglich ist⁵⁾.

1) Vgl. Schmidt, H.: a. a. O., S. 16.

2) Vgl. Klatt, S.: Hindernisse einer Kooperation im Verkehrsgewerbe, a. a. O., S. 96 ff.

3) Vgl. ebenda, S. 102.

4) Vgl. Oettle, K.: Voraussetzungen und Folgen einer unternehmungsweisen Führung der Deutschen Bundesbahn, in: BFuP, 16. Jg. (1964), S. 394 ff.

5) Vgl. Klatt, S.: Hindernisse einer Kooperation im Verkehrsgewerbe, a. a. O., S. 101; Brockhoff, A.: Probleme bei der Verwirklichung von Kooperationsvorhaben im Güterkraftverkehr, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 228 ff.

c) Einflußnahme auf die Verkehrspolitik der Europäischen Gemeinschaft

Als Beispiel für die erfolgreiche Intervenierung einer deutschen Delegation in Brüssel in Sachen Verkehrspolitik ist die Verordnung Nr. 1017/68 der Europäischen Gemeinschaft zu werten¹⁾. Darin wird kleineren und mittleren Unternehmen die Möglichkeit der Kooperation eingeräumt, d.h. die Bildung und die Tätigkeit von Unternehmensgemeinschaften sowie den gemeinsamen Erwerb oder die gemeinsame Benutzung von Verkehrsmitteln und Einrichtungen²⁾. Nach Artikel 3 der Verordnung sind sogar Einzelmaßnahmen mit dem Ziel einer technischen Zusammenarbeit erlaubt.

Ausgangspunkt für eine engere Kooperation zwischen Schiene und Straße kann die Harmonisierung der dem kombinierten Verkehr in den einzelnen Mitgliedsländern zugrunde liegenden Rechtsvorschriften sein. Damit wird auch die weitere Expansion des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs erleichtert.

Vorschläge einer nationalen Delegation gewinnen durch Aufnahme in Arbeitsdokumente und Verordnungen der Gemeinschaft auch für die nationale Verkehrspolitik des vorschlagenden Landes stärkere Bedeutung bzw. werden zu einem Datum. Beispielsweise hatten nationale Vertreter in Hearings die Gelegenheit, zur vorgeschlagenen Liberalisierung des Huckepackverkehrs Stellung zu nehmen. Derzeit liegt ein Arbeitsdokument als Ergebnis vor³⁾.

1) Vgl. Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften Nr. L 175/1 vom 23. 7. 1968.

2) Vgl. Börner, H.: a. a. O., S. 44 f.

3) Vgl. o. V.: Hearings über Kombiverkehr in Brüssel, in: DVZ Nr. 43/44 vom 11./13. 4. 1974, S. 20.

Umgekehrt bedingt die Bindung an die Europäische Gemeinschaft, daß nationale Maßnahmen zu Förderung der Kooperation in vielen Fällen nicht mehr ohne Unterrichtung der Kommission durchgeführt werden können¹⁾.

3. Die Deutsche Bundesbahn als mögliches direktes und indirektes Instrument staatlicher Kooperationsförderungs politik

Die Deutsche Bundesbahn steht "dem Bund als Eigentümer bei der Erfüllung seiner allgemeinpolitischen Ziele instrumental zur Verfügung"²⁾. Die Gemeinwirtschaftlichkeit der Bahn läßt sich jedoch nicht mit dem unternehmungswirtschaftlichen Erwerbsprinzip vereinbaren, dem die Bahn ebenfalls verpflichtet ist³⁾.

a) Der gesetzliche Auftrag der Deutschen Bundesbahn

Durch das Grundgesetz wurde der Bund zum Eigentümer der Deutschen Bundesbahn⁴⁾ und erhielt das Recht der ausschließlichen Gesetzgebung über die Bundesbahnen⁵⁾. Nach § 1 des Bundesbahngesetzes vom 13. 12. 1951 ver-

-
- 1) Diese Auskunft erhielt der Verfasser bei einem Gespräch mit Herrn Dr. Winter im Bundesverkehrsministerium über das 250-Millionen-Programm der Bundesregierung am 29. 3. 1974 in Bonn.
 - 2) Stukenberg, H.: Bundesbahn in der Umgestaltung, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 7, Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs, Köln 1969, S. 23.
 - 3) Vgl. Oettle, K.: Die gegenwärtige Bedrängnis der Deutschen Bundesbahn in öffentlich-wirtschaftlicher Betrachtung, a. a. O., S. 150.
 - 4) Vgl. Art. 134 GG.
 - 5) Vgl. Art. 73 Nr. 6 GG.

waltet die Bundesrepublik Deutschland das Bundeseisenbahnvermögen als nicht rechtsfähiges Sondervermögen des Bundes¹⁾. Der Betrieb der Deutschen Bundesbahn ist damit eine echte Verwaltungsangelegenheit²⁾. Aus dieser öffentlich-rechtlichen Ausgestaltung des Unternehmens wird abgeleitet, "daß die Deutsche Bundesbahn öffentliche Aufgaben zu erfüllen hat"³⁾. Die öffentlich-rechtlich geprägten Unternehmensziele werden jedoch durch die in § 28 des Bundesbahngesetzes vom 1.8.1961 enthaltene Vorschrift wesentlich modifiziert. Danach steht die Wirtschaftsführung der Bahn unter der Verantwortung ihrer Organe. Der Bund hat nur ein Aufsichtsrecht, das in § 14 des Bundesbahngesetzes festgelegt ist.

Da die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe der Bahn im Gesetz vom jeweiligen Rentabilitätserfolg abhängig gemacht wird, bezeichnet Oettle⁴⁾ die Deutsche Bundesbahn treffend als "Quasi-Unternehmung". Interessant ist jedoch die Tatsache, daß im bundesinternen Bereich der Grundsatz der Eigenwirtschaftlichkeit bei der Beurteilung der Lage des Gesamtunternehmens nie ernst genommen wurde und stets die Notwendigkeit der öffentlichen Daseinsvorsorge durch die Bundesbahn betont wird⁵⁾.

-
- 1) Vgl. § 1 des Bundesbahngesetzes vom 13.12.1951 (BGBl I S. 955 ff.), abgedruckt in: Taschenbuch der Eisenbahngesetze, hrsg. von Friedrich Ossig, 4. Aufl., Darmstadt 1971, S. 71.
 - 2) Vgl. Konow, K. O.: Unternehmensziele der staatlichen Eisenbahnen, in: ZfV, 43. Jg. (1972), S. 159.
 - 3) Ebenda, S. 159; vgl. Forsthoff, E.: Rechtsprobleme der Gemeinwirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn, in: Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung der Deutschen Bundesbahn (= Schriftenreihe "Die Bundesbahn", Folge 9), Darmstadt 1958, S. 23.
 - 4) Oettle, K.: Die gegenwärtige Bedrängnis der Deutschen Bundesbahn in öffentlich-wirtschaftlicher Betrachtung, a. a. O., S. 150.
 - 5) Vgl. Konow, K. -O.: Verwaltung, kaufmännisches Handeln und Eigenwirtschaftlichkeit, in: Die öffentliche Wirtschaft, 17. Jg. (1968), S. 22.

Verwaltungsextern muß die Bahn im Rahmen der offiziellen Verkehrspolitik jedoch damit rechnen, daß sie im Zuge der Verwirklichung einer Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft auch mit den in der privaten Wirtschaft geltenden rentabilitätsorientierten Maßstäben gemessen wird¹⁾.

"Eine eindeutige Abgrenzung zwischen volkswirtschaftlicher Verpflichtung und betriebswirtschaftlicher Aufgabe könnte Klarheit schaffen, wo unternehmerische Freiheit und kaufmännische Verantwortung für das Unternehmen Deutsche Bundesbahn liegen."²⁾

b) Die Deutsche Bundesbahn im Spannungsfeld unternehmerischer und öffentlich-kooperationswirtschaftlicher Ziele

Zum einen wird die Bahn als Instrument staatlicher Verkehrspolitik zur Erfüllung öffentlicher Aufgaben herangezogen, wofür sie vom Bund höchst unwillig Zuschüsse erhält, zum anderen soll sie ihre Verkehrsdienste unter kaufmännischen Gesichtspunkten versehen. Diese doppelte Forderung ist vom Grundsätzlichen her umstritten. Solange die vorherrschende Zielunsicherheit³⁾ nicht beseitigt ist, muß der Bund damit rechnen, daß er bei seiner Kooperationsförderungs politik nicht immer die volle Unterstützung der Unternehmensführung der Bahn erhält. Es soll im folgenden gezeigt werden, wie bestimmte öffentlich-wirtschaftliche Zielsetzungen zur Verwirklichung der Kooperation dem Rentabilitätsziel geopfert werden müssen.

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehrsbericht 1970, Bonn 1970, S. 26.

2) Vaerst, W.: Hat die Eisenbahn von heute kaufmännischen Bewegungsspielraum, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1973, Darmstadt 1973, S. 23.

3) Vgl. Oettle, K.: Verkehrspolitik, a. a. O., S. 22.

Nach Oettle¹⁾ lassen sich generalisierend die Oberziele öffentlicher Betriebe in drei Gruppen einteilen, nämlich (1) in Darbietungsziele, Sicherungsziele und Ausgleichsziele, (2) Selbständigkeits- und Vereinigungsziele sowie (3) Wachstumsziele.

Darbietungsziele, verstanden als Leistungsziele, beziehen sich auf die Erzeugung und Abgabe bestimmter Leistungen. Auf den kombinierten Verkehr bezogen, betrachtet die Bahn beispielsweise den derzeitigen Huckepackverkehr nur bei höheren Preisen als rentabel und daher interessant. Sie scheut jedoch die Beschaffung weiterer Huckepackwaggons²⁾. Das Rentabilitätsziel spielt auch bei der Neuordnung des Stückgutverkehrs die ausschlaggebende Rolle, weil die Bundesregierung diesen Verkehr offensichtlich nicht zu den gemeinwirtschaftlichen Verkehrsleistungen rechnet³⁾.

Darbietungsziele, verstanden als Bedarfslenkungsziele⁴⁾, werden mit der Absicht verstärkter Kooperation zwischen Bundesbahn und Straßengüterverkehr verfolgt. Durch eine entsprechende Tarifgestaltung oder durch steuerliche Entlastungen soll die Annahme des öffentlichen Angebots bewirkt werden. Auch in diesem Fall spielt die Abdeckung der entstehenden Kosten bei der Bahn für deren Engagement eine wesentliche Rolle.

1) Vgl. Oettle, K.: Über den Charakter öffentlich-wirtschaftlicher Zielsetzungen, a. a. O., S. 252.

2) Vgl. o. V.: Bahn-Sorgen mit Huckepack, in: DVZ, Nr. 29 vom 9. 3. 1974, S. 6.

3) Vgl. Deutscher Bundestag: Drucksache 7/985 vom 5. 9. 1973.

4) Darbietungsziele, verstanden als Belastungsziele, werden bei der Bahn von finanzwirtschaftlichen Sicherungszielen bestimmt. Siehe S. 58 dieser Arbeit.

Sicherungsziele können leistungs- oder finanzwirtschaftlich determiniert sein. Bei den leistungswirtschaftlichen Sicherungszielen steht in der öffentlichen Wirtschaft das "Bedarfsdeckungsrisiko im Vordergrund"¹⁾, d. h., an einem konkreten Beispiel erläutert, das Risiko, ob die Nachfrage des gewerblichen Güterverkehrs nach Relationen im Huckepackverkehr gedeckt werden kann. Eine starke Rentabilitätsorientierung könnte der Erfüllung dieses Ziels entgegenstehen. Liegt hingegen ein starkes finanzwirtschaftliches Sicherheitsstreben vor, was vor allem dem öffentlichen Verkehrsbetrieb unterstellt werden kann, so werden die Darbietungsziele nicht in dem gesamtwirtschaftlich erwünschten Ausmaß erfüllt²⁾. Bei fehlender Unterstützung durch den Staat wird auch in diesem Zusammenhang die Rentabilität als Maßstab herangezogen werden.

Gegenstand der Ausgleichsziele ist die Bestimmung der Darbietungsziele, "die in dem von den finanzwirtschaftlichen Sicherungszielen bestimmten Rahmen um knappe Finanzierungsmöglichkeiten konkurrieren"³⁾. Beispielsweise wird die Bahn, wenn sie kurzfristig nach Rentabilität strebt, ihre Prioritäten nicht auf die sehr kapitalintensiven Verfahren des kombinierten Verkehrs setzen.

Die Selbständigkeits- oder Vereinigungsziele sind in engem Zusammenhang mit den anderen Zielkategorien zu sehen⁴⁾. Werden Selbständigkeitsziele

1) Oettle, K.: Über den Charakter öffentlich-wirtschaftlicher Zielsetzungen, a. a. O., S. 255.

2) Vgl. Bauer, R. U.: Voraussetzungen und Folgen einer dezentralisierten Absatzorganisation im Güterverkehr öffentlicher Eisenbahnen, Diss., München 1972, S. 18.

3) Oettle, K.: Über den Charakter öffentlich-wirtschaftlicher Zielsetzungen, a. a. O., S. 257.

4) Vgl. ebenda, S. 257.

aus eigenwirtschaftlichen Gründen angestrebt, so neigen höhere Gebietskörperschaften zwecks Abstimmung von Darbietungszielen aus gesamtwirtschaftlichen Gründen häufig dazu, ein Vereinigungsstreben ihrer Unterverbände zu fördern¹⁾. Das Rentabilitätsstreben der Bahn, bzw. die mangelnde Bereitschaft des Bundes zur Übernahme von Defiziten, haben zur Neuordnung des Stückgutverkehrs im Jahr 1970 geführt. Die nach dieser Neuordnung notwendige Zusammenarbeit der Bahn mit dem privaten Güterkraftverkehrsgewerbe wurde im Sinne des Vereinigungsziels durch Rentabilitätsgesichtspunkte gefördert²⁾.

Die Erfüllung von Wachstumszielen hängt ganz wesentlich von der dargebotenen Leistung ab. Der Expansionswille der Bahn soll gleichzeitig Rentabilitätsziele erfüllen, wie aus ihrem neuen Unternehmenskonzept deutlich hervorgeht³⁾. Die Wachstumsziele der Bahn sind außerdem konkurrenzbedingt; denn sie erstrebt im Vergleich zum Straßengüterverkehr einen entsprechenden Anteil am wachsenden Gesamtverkehrsaufkommen. Ferner sucht sie ihren Marktanteil an bestimmten Gütergruppen zu erhöhen, da sich deren Wachstumsraten positiv auf das Gesamtaufkommen der Bahn auswirken⁴⁾. Gleichzeitig wird von der Bahn eine Kontraktionspolitik verfolgt,

-
- 1) Vgl. Oettle, K.: Über den Charakter öffentlich-wirtschaftlicher Zielsetzungen, a. a. O., S. 257.
 - 2) Interessanterweise scheinen die Verkehrsträger bei schwacher Marktsituation eher zu einer Vereinigung bereit zu sein. Beispielsweise wurde das im Stückgutstädtetarif enthaltene Angebot der Bahn auf Zusammenarbeit mit der Spedition vielfach heftig abgelehnt. Man erhofft sich in Kreisen der Spedition offensichtlich ein baldiges völliges Ausscheiden der Bahn aus dem Stückgutmarkt. Diese Auffassung wurde dem Verfasser bei einem Gespräch mit Herrn Dr. Uebelacker in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn am 28.3.1974 in Frankfurt/M. bestätigt.
 - 3) Vgl. Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzeption, a. a. O., S. 378.
 - 4) Der Städtetarif ist nicht zuletzt gegen LKW-Sammelgutverkehr gerichtet. Vgl. o. V.: Städtetarif: Bonn untersucht Kostenrechnung der Bahn, in: DVZ Nr. 12, 29.1.1974, S. 1.

nach der ertragsschwache bzw. defizitäre Verkehre vernachlässigt werden sollen¹⁾.

II. Die Förderung der Kooperation zwischen Bahn und gewerblichem Güternahverkehr

Seit ihrem Bestehen war die Eisenbahn zur Verwirklichung einer Haus-Haus-Bedienung auf die Einschaltung eines weiteren Verkehrsmittels angewiesen, soweit Versender und Empfänger nicht über einen eigenen Gleisanschluß verfügten. Mit dem Aufkommen des Lastkraftwagens in der Zeit nach dem ersten Weltkrieg entstanden starke komplementäre Beziehungen zur Eisenbahn, die in Zubringer- und Abholdiensten des Kraftverkehrs zum Ausdruck kamen. Die leistungsmäßige Überlegenheit des Kraftwagens im Nahbereich führte schon sehr früh zu einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern. Der Bahnspeditionsvertrag von 1932 brachte nach dem gescheiterten Abkommen zwischen der Reichsbahn und der "Kraftverkehr Deutschland GmbH" von 1924 eine erneute Institutionalisierung der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße und damit eine Steigerung der Leistungsfähigkeit des bahnamtlichen Rollfuhrdienstes²⁾.

Nach dem Zweiten Weltkrieg nahm der Güternahverkehr auf der Straße mit zunehmender Streckenstillegung bei der Bahn bzw. Schließung von Stückgutbahnhöfen auch mehr und mehr die Bedeutung eines Schienenersatzverkehrs an. Die Rücknahme eines vorhandenen Transportangebots auf der Schiene

1) Vgl. Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzeption, a. a. O., S. 380.

2) Vgl. Günther, P.: Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen im Güternahverkehr, a. a. O., S. 23 ff.

und dessen Substituierung durch den Güternahverkehr auf der Straße bedeutet für viele Regionen eine Verschlechterung der verkehrlichen Standortgunst¹⁾.

Derzeit wird eine verstärkte Kooperation zwischen dem gewerblichen Güternahverkehr und der Bundesbahn im Stückgutverkehr sowie im Bahnsammelgutverkehr angestrebt. Die Umgestaltung der beiden Verkehre soll im folgenden untersucht werden. Ausgehend vom augenblicklichen Stand der Kooperation wäre aus der Sicht der Bahn im äußersten Fall eine völlige Aufgabe der Gutmanipulation zu Beginn und Ende eines Schienentransportes denkbar, womit der höchste Grad an möglicher Zusammenarbeit erreicht wäre. Sehr wahrscheinlich wäre dann mit einer Verschmelzung des Bahnsammelgut- und des Stückgutverkehrs zu einer Art Sammelstückgutverkehr zu rechnen.

1. Die Struktur des gewerblichen Güternahverkehrs auf der Straße

Als Güternahverkehr bezeichnet das Güterkraftverkehrsgesetz in § 2 jede entgeltliche Beförderung von Gütern innerhalb einer Gemeinde oder innerhalb der Nahzone. Als Nahzone wird dabei ein Gebiet mit einem Radius von 50 km Luftlinie verstanden, vom Ortsmittelpunkt des Standortes des Kraftfahrzeugs aus gerechnet. Für den Zugang zum Nahverkehrsgewerbe ist bei einer Nutzlast des Lastkraftwagens von unter 750 kg keine Erlaubnis erforderlich. Liegt die Nutzlast jedoch darüber oder werden Zugmaschinen eingesetzt, so schreibt der Gesetzgeber eine Erlaubnis vor, die zeitlich unbeschränkt und dem Unternehmer für seine Person erteilt wird²⁾.

1) Vgl. Oettle, K.: Kleingutverkehr, in: DVZ, Nr. 8 vom 19.1.1974, S. 2.

2) Vgl. § 80 Güterkraftverkehrsgesetz.

In der verkehrswissenschaftlichen Literatur wird stets auf die mangelnde ökonomische Grundlage der vorstehend definierten Nahverkehrszone hingewiesen. ¹⁾ Voigt ²⁾ bemängelt die bestehende Regelung, wonach "Verkehrsleistungen von 49 km Nahverkehr, dagegen über 51 km schon Fernverkehr sein sollen".

Über die ökonomischen Kriterien, die eine Abgrenzung zwischen Nah- und Fernverkehr ermöglichen, bestehen keine einhelligen Meinungen. Günther ³⁾ will die kostenmäßige Überlegenheit des einen über das andere Verkehrsmittel als Abgrenzungsmerkmal heranziehen, wobei er speziell an die beiden Verkehrsmittel Eisenbahn und Lastkraftwagen denkt. Eine allgemeinere Abgrenzung des Güternahverkehrs nach Funktionen bringt Havlíček ⁴⁾, der in Anlehnung an Voigt "die Versorgungsfunktion des Sammel- und Verteilverkehrs, den Station-Empfänger-Verkehr als Komplementärfunktion zu den Fernverkehrsmitteln und die Erschließungsfunktion" (Transporte zur Verbesserung der Infrastruktur) unterscheidet.

1) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 40; Havlíček, D.: Die Preisbildung im gewerblichen Güternahverkehr auf der Straße, Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn, Band 26, Berlin 1973, S. 23; Günther, P.: Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen im Güternahverkehr, Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 34, o. O., 1955, S. 181 ff.; Linden, W.: Die Nahzone im Güterkraftverkehr, Schriften des DIHT, Nr. 77, o. /., 1962, S. 67.

2) Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 40 f.

3) Vgl. Günther, P.: a. a. O., S. 184 ff.

4) Havlíček, D.: a. a. O., S. 57.

Von den Strukturmerkmalen des Güternahverkehrs auf der Straße werden im folgenden vor allem jene untersucht, die im Hinblick auf eine Zusammenarbeit des Gewerbebezweigs mit der Bundesbahn von Bedeutung sind. Hierunter fallen die Zahl der Unternehmen, die Beschäftigten-Größenklassen, die Zahl der Fahrzeuge und deren Spezialisierungsgrad sowie die Kosten- und Ertragslage im gewerblichen Güternahverkehr.

Von 1965 bis 1972 nahm die im gewerblichen Güternahverkehr auf der Straße beförderte Gütermenge um 151 Mill. Tonnen oder um 22,9 % zu. Die geleisteten Tonnenkilometer erhöhten sich um 4 Mrd. bzw. um 28,7 %. Kein anderer Sektor des Gütertransports, ausgenommen Rohrfernleitungen, hatte eine derartige Steigerungsrate zu verzeichnen¹⁾.

Der Verkehrszensus aus dem Jahr 1962 erbrachte eine Zahl von 34 621 Güternahverkehrsunternehmen mit 100 470 Beschäftigten²⁾. Heute schätzt der Bundesverband des Deutschen Güternahverkehrs die Zahl der Betriebe auf ca. 75 000 und die Zahl der Beschäftigten auf ca. 150 000³⁾. Im Durchschnitt liegt die Zahl der Beschäftigten bei unter 3 Personen je Unternehmung, so daß von einem klein- und mittelständischen Gewerbe gesprochen werden kann. Die Unternehmen mit 1 bis 2 Beschäftigten machen bereits zwei Drittel (23 428) aller Unternehmen des Gewerbes aus. In 88,6 % der Fälle ist in dieser Größenklasse der Inhaber zugleich der Fahrer. Familienangehörige arbeiten lediglich zu 14,6 % mit⁴⁾.

-
- 1) Vgl. Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, a. a. O., S. 20; Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Reihe 5 Straßenverkehr, IV. Güternahverkehr 1970, Stuttgart und Mainz 1973.
 - 2) Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehrszensus 1962, Fachserie H 2, Stuttgart und Mainz, Juli 1966.
 - 3) Vgl. o. V.: Der gewerbliche Güternahverkehr in Zahlen, in: Der Bayerische Kraftverkehr, 27. Jg. (1974), S. 141.
 - 4) Vgl. Voigt, F.: Die Betriebsstruktur im gewerblichen Güternahverkehr auf der Straße, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 203 (im folgenden zitiert als "Die Betriebsstruktur").

Die Unternehmen besitzen im Durchschnitt 2 Fahrzeuge, wobei auch hier der Verkehrszensus von 1962 eine Konzentration in den unteren Bereichen ergeben hat; denn 82,4 % der Unternehmen hatten 1 bis 3 Fahrzeuge.

Betrachtet man die Spezialisierung der gewerblichen Nahverkehrsunternehmen nach Güterarten in Tabelle 4, so fällt auf, daß 1970 zu 71,0 % Baustoffe transportiert wurden. An zweiter Stelle steht mit 7,3 % die Beförderung von Erdöl und Mineralölerzeugnissen. Eine weitere Möglichkeit der Spezialisierung besteht in der Bedienung bestimmter Auftraggeber, wofür sich 47,3 % der Nahverkehrsunternehmen entschieden haben. Für diese Art der Spezialisierung kommen vor allem das Baugewerbe, die Nahrungsmittelindustrie, der Handel sowie Speditionen und Bundesbahn in Frage¹⁾. "Es ist zu vermuten, daß durch die Spezialisierung die kleinen Nahverkehrsunternehmen in Abhängigkeit von Generalunternehmern, den Straßenverkehrsgenossenschaften oder Kunden auf der Nachfrageseite stehen und bis auf einen kleinen Bereich der Markt für Nahverkehrsleistungen oligopolistischen Charakter trägt, bei dem sich der einzelne Unternehmer einer Preisführerschaft eines mächtigeren Mitbieters oder der Nachfragemacht der Kunden unterwerfen muß"²⁾.

Bei der Bindung von Güternahverkehrsunternehmen an die Deutsche Bundesbahn handelt es sich nicht nur um eine faktische Bindung ohne Vertragsverhältnis, sondern um eine unmittelbare Bindung³⁾, die in der rechtlichen Form von Kooperationsverträgen zum Ausdruck kommt⁴⁾. Die Abhängig-

1) Vgl. Havlíček, D.: a. a. O., S. 69.

2) Voigt, F.: Die Betriebsstruktur, a. a. O., S. 205.

3) Vgl. Havlíček, D.: a. a. O., S. 66.

4) Vgl. das Vertragsmuster über die Flächenbedienung im Stückgutverkehr im Anhang, das aus dem Jahr 1970 stammt und auch für künftige Verträge richtungweisend sein wird (vgl. o. V.: Maßnahmenkatalog für Kleingut, in: DVZ, Nr. 123 vom 15.10.1974, S. 10).

keit des Vertragsunternehmers von der Deutschen Bundesbahn wird von dieser aufgrund ihrer stärkeren Position nicht ausschließlich zu ihrem Vorteil ausgenutzt, Beispielsweise wurde bei der Entwicklung eines Preisbildungssystems für die Flächenfracht mit Sorgfalt bei großem qualitativem Arbeitsaufwand und unter Berücksichtigung auch der Unternehmerangebote vorgegangen¹⁾. Die Art der Verbindung trägt für den Nahverkehrsunternehmer weniger einen Abhängigkeits- als einen Partnerschaftscharakter. Die Bundesbahn ist aus Wirtschaftlichkeitserwägungen auf eine langfristige Zusammenarbeit mit Vertragsunternehmen angewiesen und kann deshalb bei der Preisfestsetzung nicht willkürlich verfahren.

Eine Spezialisierung auf bestimmte Verkehrsrelationen lag nach den Ergebnissen des Verkehrszensus von 1962 nur für 9,8 % der Ladekapazität im Nahverkehr vor. Sehr wahrscheinlich konzentrieren sich auch die Fahrten für bestimmte Auftraggeber zu einem Teil auf bestimmte Relationen.

Nach der Kosten- und Leistungserhebung von 1971²⁾ hatten von den Nahverkehrsunternehmen mit einem Umsatz von unter 50.000 DM um 17 % weniger als 50.000 DM Jahresumsatz aufzuweisen. Im Jahr 1959 lagen noch zwei Drittel aller Unternehmen unter dieser Grenze³⁾. Der in den letzten Jahren festzustellende Aufwärtstrend hat dazu geführt, daß heute die Mehrzahl aller Unternehmen Erlöse zwischen 50.000 DM und bis unter 250.000 DM erzielt. Die Kosten liegen ohne kalkulatorischen Unternehmerlohn bei 66,9 % des Umsatzes in der untersten Umsatzgrößenklasse von 12.000 DM bis unter 20.000 DM. Sie fallen dann auf 60,5 % des Umsatzes, um schließ-

1) Vgl. Andreae, H.: Stückgutbeförderung in einem Knotenpunktsystem, in: Die Bundesbahn, 46. Jg. (1970), S. 334.

2) Vgl. Statistisches Bundesamt: Unternehmen und Arbeitsstätten, Reihe 1, Die Kostenstruktur in der Wirtschaft, III. Verkehrsgewerbe 1971, Stuttgart und Mainz 1973.

3) Voigt, F.: Die Betriebsstruktur, a. a. O., S. 205.

Tabelle 4: Verkehrsleistungen des gewerblichen Güternahverkehrs auf der Straße in der Bundesrepublik nach Güterhauptgruppen im Jahr 1970

Güterhauptgruppen	Gütermenge in Mill. t	in %	Tonnenkilo- meter in Mill.	in %
Land-, forstwirtschaftliche und verwandte Erzeugnisse	19,9	2,6	834,5	4,9
Nahrungs- und Futtermittel	22,8	3,0	937,8	5,6
Feste mineralische Brennstoffe	17,9	2,3	352,5	2,1
Erdöl, Mineral- ölerzeugnisse	56,2	7,3	2499,3	14,8
Erze und Mineralabfälle	4,1	0,5	69,0	0,5
Eisen, Stahl und NE-Metalle	15,6	2,0	631,4	3,7
Steine, Erden (Baustoffe)	546,4	71,0	9026,1	53,3
Düngemittel	2,4	0,3	46,3	0,5
Chemische Erzeugnisse	39,2	5,2	865,9	5,1
Andere Halb- und Fertigerzeugnisse	44,5	5,8	1597,1	9,5
Insgesamt	769,4	100,0	16920,2	100,0

Quelle: Vom Verfasser zusammengestellt und errechnet nach einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes, Reihe 5, Straßenverkehr, IV. Güternahverkehr 1970, Stuttgart und Mainz 1973.

lich bis auf 91,4 % in der höchsten Umsatzgrößenklasse zu steigen. Die günstigste Gewinnsituation und damit die optimale Betriebsgröße fällt nicht mehr mit der höchsten Umsatzgrößenklasse zusammen, wie es noch 1961 der Fall war. Am besten schneiden nach den vorliegenden Daten die Unternehmen mit 20.000 bis unter 50.000 DM Umsatz mit einer Gewinnquote einschließlich des kalkulatorischen Unternehmerlohns von 39,5 % des Umsatzes ab. Der Gewinn einschließlich Unternehmerlohn, bezogen auf die Zahl der im Nahverkehrsunternehmen durchschnittlich tätigen Personen, ergibt sich mit 10.110 DM als höchsten Satz für die Umsatzgrößenklasse von 50.000 bis unter 100.000 DM.

Tabelle 5: Die Kosten- und Ertragssituation im gewerblichen Güternahverkehr im Jahr 1971

Umsatzgrößenklasse von bis unter	Kosten des Umsatzes	Kosten je Unternehmen	Gewinn + Unternehmerlohn des Umsatzes	Gewinn + Unternehmerlohn je Unter- nehmer
DM	in %	in DM	in %	in DM
12.000 - 20.000	66,9	11.306	33,1	5.634
20.000 - 50.000	60,5	22.990	39,5	15.021
50.000 - 100.000	69,5	50.714	30,5	22.256
100.000 - 250.000	79,2	129.396	20,8	33.983
250.000 - 500.000	85,3	300.256	14,7	51.752

Anmerkung: Umsatzgrößenklassen über 500.000 DM wurden nicht mehr berücksichtigt, da in diesem Fall die Erlöse aus dem reinen Nahverkehr bereits unter 87 % sinken.

Quelle: Vom Verfasser zusammengestellt und errechnet nach einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes: Unternehmen und Arbeitsstätten, Reihe 1, Die Kostenstruktur in der Wirtschaft, a. a. O., S. 10 f.

Insgesamt gesehen, gilt für das Güternahverkehrsgewerbe auch heute noch, daß "der Gewinn der Inhaber z. T. erheblich geringer ist als das Einkommen vergleichbarer Facharbeiter"¹⁾. Hinzu kommt eine hohe Fluktuationsquote in diesem Gewerbebezweig, die sich daraus ergibt, daß einerseits viele Transportbetriebe kostengünstig arbeiten und stillgelegt werden mußten, andererseits aber aus der Tatsache, daß beim Ausscheiden eines Unternehmers der Fahrzeugpark erhalten bleibt und damit ein Überhang an Nahverkehrskapazität geschaffen wird²⁾.

Nach den vorstehenden Ausführungen handelt es sich bei den Anbietern im reinen gewerblichen Güternahverkehr um eine Vielzahl kleinster und kleiner Unternehmen, für die aufgrund der Übersetzung des Marktes mit Transportraum eine starke Kooperationsnotwendigkeit besteht. Durch eine Zusammenarbeit mit der Bundesbahn läßt sich nicht nur eine bessere Auslastung der Betriebsmittel und damit eine Erhöhung der Produktivität erreichen, sondern auch eine generelle wirtschaftliche Stabilisierung.

2. Die bisherige Zusammenarbeit zwischen Bahn und gewerblichem Güternahverkehr

a) Die bahnamtliche Rollfuhr

Der bahnamtliche Rollfuhrdienst umfaßt die Abholung und Zustellung von Stückgut, Wagenladungen und Expreßgut durch Privatunternehmer, wobei

1) Voigt, F.: Die Betriebsstruktur, a. a. O., S. 207.

2) Vgl. Schmidt, H.: Strukturprobleme und Strukturanpassung durch Kooperation im mittelständischen Güternahverkehrsgewerbe, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 211.

die Güter mit der Bahn abzubefördern sind bzw. mit der Bahn angekommen sein müssen. Er findet seine gesetzliche Regelung in den §§ 63 (8) und 77 EVO.

Seit Einführung des Rollfuhrdienstes¹⁾ hat die Bahn stets nur in Ausnahmefällen von ihrer Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Rollfuhr in eigener Regie zu betreiben. Die Gründe für diese Zurückhaltung sind in der Einsparung von Fahrzeuginvestitionen, von Unterhalts- und Wartungskosten, von Personalkosten und nicht zuletzt in einer erhofften Nutzbarmachung der Unternehmerinitiative für die Bahn zu sehen²⁾.

Das in § 3 des Rollfuhrvertrages geforderte besondere Vertrauensverhältnis zwischen Eisenbahn und Unternehmer ist in jahrzehntelanger enger Zusammenarbeit entstanden. Der Rollfuhrunternehmer wird durch den Rollfuhrvertrag zum Erfüllungsgehilfen der Bahn, von dem erwartet wird, daß er sich im Wettbewerb auf die Seite des Schienenverkehrs stellt³⁾. Von einem Rückgang des Kleingutverkehrs bei der Bahn sowie von allen Umorganisationen in diesem Verkehrsbereich ist er direkt betroffen. Derzeit sind rund 2000 Nahverkehrsunternehmer im Rollfuhrdienst tätig, deren Gewerbevertretung der Fachausschuß Bahnamtliche Rollfuhr im Bundesverband Spedition und Lagerei e. V. darstellt.

Mit der Einführung eines Knotenpunktsystems in der Stückgutbeförderung ab 1. Juni 1970 wurden rund 23 000 Orte in ländlichen Räumen zusätzlich

1) Vgl. hierzu die umfassende Darstellung bei Meyer, R.: Der Spediteur in seinem Verhältnis zu Eisenbahn und Kraftverkehr, Heft 11 der Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZ, Hamburg 1957, S. 29 ff.

2) Vgl. Andreae, H.: a. a. O., S. 329.

3) Vgl. Meyer, R.: a. a. O., S. 44.

in den Haus-Haus-Stückgutdienst einbezogen. Die Stückgutbahnhöfe wurden auf 1014 Stellen reduziert, wovon 808 Bahnhöfe Knotenpunkte für den Zustell- und Abholdienst im Flächenverkehr sind¹⁾. Es wurden seinerzeit unter einer neuen Abteilung C des DEGT Teil I sogar besondere Beförderungsbedingungen für diesen Verkehr entwickelt. Bei der Auswahl der Nahverkehrsunternehmer, die als Flächenbediener tätig werden sollten, berücksichtigte die Bundesbahn zu 85 % Rollfuhrunternehmer, die bereits über Erfahrungen im Eisenbahnstückgutverkehr verfügten. Etwa 3 % dieses Verkehrs führt die Bahn im Regiebetrieb aus, während sich der Rest auf sonstige Güternahverkehrsunternehmen verteilt²⁾.

Es handelte sich praktisch um eine Ausweitung und Institutionalisierung der bisherigen Überlandrollfuhr, wobei nicht nur ein neues Frachtrecht für die Stückgutbeförderung, sondern auch ein neuer Kooperationsvertrag³⁾ zwischen Bahn und Güternahverkehrsunternehmer geschaffen wurde. Dieser wird von der Bahn als "Partnerschaftsvertrag mit einer leistungsbezogenen Vergütung"⁴⁾ bezeichnet, der das eigene Risiko des Nahverkehrsunternehmers nicht berührt. Nach § 3 des Vertrages bleibt der Unternehmer weiterhin Kraftfahrzeughalter im Sinne der Straßenverkehrsgesetze, doch muß er sich nach § 7 gleichzeitig verpflichten, Aufträge Dritter zur Beförderung von Sammel- und Stückgut nicht zu übernehmen. Zur Zeit wird versucht, den bahnamtlichen Rollfuhrdienst stärker in das System des Flächenverkehrs zu integrieren. Diese Bemühungen finden in der angekündigten

-
- 1) Vgl. Pottgießer, H.: Der Güterverkehr der DB in ländlichen Räumen, in: Die Bundesbahn, 47. Jg. (1971), S. 590.
 - 2) Vgl. Schreffel, H.: Bericht des Fachausschusses Bahnamtliche Rollfuhr, in: Der Spediteur, 19. Jg. (1971), Heft 7, S. 2.
 - 3) Vgl. den als Anlage aufgenommenen Vertrag über die Flächenbedienung im Stückgutverkehr.
 - 4) Andreae, H.: a. a. O., S. 334.

Neufassung des Rollfuhrvertrages ihren Ausdruck, in der die Vertragsbestimmungen für vergleichbare Leistungen denen des Flächenvertrages angeglichen werden sollen¹⁾.

Da die Bahn nach Schließung weiterer Stückgutabfertigungsstellen im Jahr 1970 zur Aufrechterhaltung des Kontaktes zu ihren Kunden auch auf die Flächenbediener angewiesen ist²⁾, erwartet sie von diesen nach § 5 des Flächenvertrages die Betreibung von Kundendienst, Werbung und Erfahrungsaustausch, um den Stückgutverkehr allgemein zu fördern.

Die bisherigen Erfahrungen in der Zusammenarbeit mit den Flächenbedienern werden von der Bahn positiv beurteilt³⁾.

b) Spedition⁴⁾ mit Nahverkehrsfunktionen als Kooperationspartner der Bahn

Neben reinen Frachtführern (Rollfuhrunternehmer) arbeiten auch Speditionsbetriebe seit langem erfolgreich mit der Bahn zusammen. Da die

-
- 1) Vgl. Bart, K.: Bahnamtliche Rollfuhr und DB-Flächenverkehr, in: Der Spediteur, 20. Jg. (1972), Heft 10, S. 3.
 - 2) Die Generalvertretungen der Bahn sind weiterhin tätig, doch ist die Qualität der Leistung des Flächenbedieners sehr wichtig.
 - 3) Diese Auskunft erhielt der Verfasser bei einem Gespräch mit den Herren Trunk und Wöhrmann in der Bundesbahndirektion am 6. 2. 1974 in München.
 - 4) "Spediteur ist, wer es gewerbsmäßig übernimmt, Güterversendungen durch Frachtführer für Rechnung eines anderen im eigenen Namen zu besorgen." So lautet die Definition des Gesetzgebers in § 407 HGB. Der Spediteur vermittelt zwischen Verloader und Frachtführer. Er besitzt nach § 413 HGB das Recht zum Selbsteintritt, d. h. er kann die Güterbeförderung selbst ausführen.

Bahn dem Spediteur jedoch eine "Einbringungs- oder Zuführungspflicht" auferlegt¹⁾, wird von vornherein eine starke Schienentreue des Kooperationspartners erwartet.

Nach der Gewerbestatistik von 1966 betätigen sich etwa zwei Drittel aller Speditionsbetriebe in dieser oder jener Form im gewerblichen Güternahverkehr. 16,7 % der Unternehmen betreiben bahnamtliche Rollfuhr, 19,5 % Bahnsammelgutverkehr und 11 % betätigen sich als Vollmachtspe²⁾dition.

Auch Spediteure schließen mit der Bahn den Rollfuhrvertrag ab. Es dürfte sich dabei überwiegend um Speditionen handeln, die auf den Verkehrsträger Bahn spezialisiert sind und sich auch in anderen Bereichen ihres Leistungsangebots der Bahn bedienen.

Nach § 77/5 EVO hat der Eisenbahnkunde das Recht, einen Spediteur zur Abholung von Sendungen zu bevollmächtigen. Zwischen Bahn und "Vollmachtspe³⁾dition" besteht kein spezielles Vertragsverhältnis. Der "Vollmachtspe³⁾dition" ist nicht als Erfüllungsgehilfe der Bahn, sondern als Spediteur tätig³⁾, obwohl er lediglich die Zustellfunktion übernimmt.

Wesentlich weitergehende Aufgaben übernimmt der Bahnsammelgutspediteur, der Einzelsendungen und Partien zusammenfaßt und als Wagenladung

1) Meyer, R.: a. a. O., S. 63.

2) Bundesverband Spedition und Lagerei e. V. (Hrsg.): Statistische Zahlen des Speditions- und Lagereigewerbes 1968, Bonn o. J., S. 15.

3) Vgl. Schlichting, W.: Eisenbahn und Spedition, in: Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs, Schriftenreihe der DVWG e. V., Nr. B 7, Köln 1969, S. 233; Lorenz, W.: Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs, Hamburg 1958, S. 261.

auffiefert. Die typische speditionelle Tätigkeit wirkt sich auch am Ankunfts-ort aus, wo ein Empfangsspediteur bzw. eine Filiale des aufliefernden Spediteurs die Verteilung der Einzelsendungen besorgt. Die von der Bahn berechnete Wagenladungsfracht nach AT 482 liegt unter der Summe der Einzelfrachten, die er nach der sogenannten Kundensatzverordnung weiterbelasten darf. Der dem Verlader berechnete Kundensatz liegt zwischen Ladungsfracht und Stückgutfracht¹⁾.

Die Bedeutung des Sammelgutverkehrs für die Bahn liegt darin, daß durch die Spedition ein Beitrag zum Knotenpunktverkehr der Eisenbahn und damit gleichzeitig ein Beitrag zu einer besseren Waggonauslastung erbracht wird.

Im Jahr 1973 wurden 1, 2 Mill. Tonnen als Schienensammelgut befördert, während 8, 9 Mill. Tonnen Sammelgut auf die Straße entfielen²⁾. Bei einem derartigen Aufkommen im Bahnsammelgutverkehr werden bei einem Durchschnittsgewicht von ca. 160 kg pro Jahr 7, 5 Mill. Einzelsendungen abgefertigt. Die Bundesbahn hat bei einer Durchschnittsauslastung der Sammelgutwaggons von 8 Tonnen jedoch nur 150. 000 Abfertigungen auszuführen³⁾. Als Rationalisierungsmaßnahme war der vor einigen Jahren von der Bahnsammelspedition gemachte Vorschlag gedacht, gegenseitige Beiladungen im Bahnsammel- und Stückgutdienst durchzuführen.⁴⁾

1) Vgl. Meyer, R.: a. a. O., S. 55.

2) Vgl. o. V.: Weniger Bahnstückgut, in: DVZ, Nr. 9 vom 21. 1. 1974, S. 6. Im Jahresbericht 1971/72 der Adekra werden die Umsätze der Spedition im gesamten Sammelgutverkehr mit über 2 Mrd. DM angegeben, was etwa der Hälfte der Frachteinnahmen des gewerblichen Güterfernverkehrs gleichkommt (vgl. o. V.: Adekra zur Entwicklung im Kleingutverkehr, in: Siller Verkehrsbrief, 26. Jg. (1972), Nr. 52 - 54, S. 11.

3) Vgl. Schlichting, W.: a. a. O., S. 235.

4) Vgl. ebenda, S. 234.

Die bestehende Kooperation zwischen Nahverkehr betreibenden Unternehmen¹⁾ und Bundesbahn hat im Laufe der Jahre zu Schwierigkeiten geführt, die im Hinblick auf eine weitere gute Zusammenarbeit nicht unbeachtet bleiben können.

Die im Jahr 1970 eingeleitete Stückgutneuordnung hat sich vor allem auf die bahnamtliche Rollfuhr und auf die im Sammelgutverkehr tätigen Speditionsunternehmen ausgewirkt. Mit der drastischen Verringerung der Zahl der Stückgutabfertigungsstellen wurde das Betätigungsfeld der Rollfuhrunternehmer eingeschränkt, wenngleich in der Flächenbedienung, wie bereits erwähnt, zu 85 % Vertreter dieses Gewerbezweigs eingeschaltet wurden. Tiefgreifende negative Auswirkungen entstanden nur bei den wenigen Unternehmen, für die die Einnahmen aus dem Rollfuhrgeschäft die Haupteinverwerbsquelle bedeutete²⁾.

Die Bundesbahn hat die Stückgutneuordnung stets als wettbewerbsneutral bezeichnet, was zwar in preislicher Hinsicht zutrifft, nicht jedoch für das Verhältnis des Stückgutverkehrs zum Sammelgutverkehr. Es entstand eine "Annäherung der Leistungsqualität des Stückgutverkehrs an das Niveau im Sammelgutverkehr"³⁾. Die Bahn ist jedoch weiterhin bestrebt,

1) Hauptsächlich Kleingut, da Großtransporte über Gleisanschlüsse der Verloader abgewickelt werden und sich hier eine Kooperation mit dem Straßengüterverkehr erübrigt. 90 % der Beförderungsmengen der Bahn werden im einseitigen Gleisanschlußverkehr abgewickelt und 70 % im zweiseitigen Gleisanschlußverkehr (vgl. König, H.J.: Rationalisierung durch Preispolitik, in: DVZ, Nr. 38 vom 30.3.1974, S. 4).

2) Vgl. Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14, Hof 1971, S. 39.

3) Ebenda, S. 40.

beide Zweige des Kleingutverkehrs getrennt zu halten. Dafür spricht, daß in die Stückgutflächenbedienung nur Firmen eingeschaltet wurden, die keinen Sammelgutverkehr betreiben¹⁾. Auch durch die Streichung der Tarifabteilung IV des Sammelgutausnahmetarifs im Rahmen der Tarifänderung vom 1. 8. 1972 wurde verhindert, eine Annäherung der beiden Formen des Kleingutverkehrs herbeizuführen. Diese tarifliche Regelung bildet die Basis für die Beiladung von Bahnsammelgut zum Bahnstückgut und wird in etwa 75 Verkehrsverbindungen mit dem Ziel höherer Wagenauslastung angewendet²⁾.

Besondere Schwierigkeiten ergeben sich im Sammelgutverkehr dadurch, daß beide Kooperationspartner in diesem Funktionsbereich tätig sind. Die Spedition will bei einer Zusammenarbeit mit der Bahn keine Einschränkung ihrer sonstigen Geschäfte hinnehmen. Die Bahn dagegen fordert in den sogenannten Bahnsammelgut-Bestimmungen die Einbringungspflicht und die Erschwerung von Parallelverkehrsführerbestellungen u. a. Im Hinblick auf eine bessere Aufgabenteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern erscheint eine Neuregelung dieser Bestimmungen unumgänglich.

Ein weiteres Problem stellt die Preisbildung im Spediteursammelgutverkehr dar. Seit etwa 20 Jahren werden die Preise für diesen Leistungsbe- reich durch Kundensatzverordnungen vom Bundeswirtschaftsministerium im Einvernehmen mit dem Bundesverkehrsministerium erlassen. Nach einer in letzter Zeit immer stärkeren Aufweichung der Kundensätze auf- grund ihrer Marge und ihres Geltungsbereiches (für Sendungen bis zu

1) Vgl. o. V.: Zur Neuordnung des Stückgutverkehrs bei der DB, in: Siller Verkehrsbrief, 24. Jg. (1970), Nr. 27 - 28, S. 11.

2) Vgl. Petersen, H.: Bahnsammelspedition, in: Der Spediteur, 20. Jg. (1972), Heft 10, S. 8; Schlichting, W.: a. a. O., S. 239.

3 000 kg und auf Entfernungen ab 151 km) sollen sie zum 30. Juni 1975 außer Kraft gesetzt werden. An ihre Stelle wird voraussichtlich die sog. Kartelllösung treten, wonach Vereinigungen von Spediteuren das Recht haben, unverbindliche Preisempfehlungen für den Spediteursammelgutverkehr mit Eisenbahn und Kraftwagen zu geben. Hierfür ist jedoch eine Änderung des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen erforderlich. Die Kartelllösung soll zusammen mit der dritten Novelle des Güterkraftverkehrsgesetzes ins Parlament eingebracht werden¹⁾.

Eine derartige Preisliberalisierung im Kleingutverkehr wird vom Bundeswirtschaftsministerium als Experiment angesehen, bei dessen Mißlingen man notfalls wiederum auf das Preisgesetz zurückgreifen will²⁾.

Noch zu wenig genutzt wird die 1970 im Rahmen des AT 432 geschaffene Möglichkeit, Container und Wechselkästen im Schienensammelgutverkehr zu verwenden. Dies wird auf die räumliche Entfernung zwischen Sammelgutschuppen und Umsetzanlagen und auf eine noch nicht genügend entwickelte Zusammenarbeit mit der Transfracht³⁾ zurückgeführt⁴⁾.

Die Schwierigkeiten in der Kooperation zwischen gewerblichem Güternahverkehr und Bahn liegen zusammengefaßt vor allem auf rechtlichem und organisatorischem, weniger auf technologischem Gebiet. Die Einflußnahme des Staates auf die Gestaltung der Kooperation hat sich in den letzten

1) Vgl. o. V.: Speditions-Kundensätze um ein Jahr verlängert, in: DVZ, Nr. 76 vom 27. 6. 1974, S. 1.

2) Vgl. die Äußerungen von Storsberg auf dem Deutschen Spediteurtag 1974 (DVZ, Nr. 69 vom 11. 6. 1974, S. 1).

3) Vgl. Teil B III 2 dieser Arbeit.

4) Vgl. Petersen, H.: a. a. O., S. 8.

Jahren mehr und mehr von der unmittelbaren finanziellen Förderung auf die initiative Anregung aller Beteiligten verlagert¹⁾.

Die Lösung wichtiger organisatorischer Fragen, wie die Verschmelzung des Bahnstückgutverkehrs mit dem Bahnsammelgutverkehr, die vertragliche Regelung der Zusammenarbeit oder die Beförderung containerisierter Sammelgutsendungen durch die Transfracht bleibt weitgehend der Deutschen Bundesbahn überlassen. Die Stellung der Bundesbahn ist in der Praxis mehr die eines Kooperationspartners als die eines Kooperationsinstruments²⁾.

3. Die Umgestaltung des Kleingutverkehrs bei der Bahn

Im Rahmen der zur Zeit stattfindenden Umgestaltung des Kleingutverkehrs der Bahn sind die verschiedensten Kooperationsmodelle im Gespräch, die mehr oder weniger eine Ausweitung bzw. Verstärkung der gegenwärtigen Kooperation bringen.

Zum Kleingut der Bahn³⁾ zählen Stückgüter, Expreßgüter sowie das Spedi-

1) Vgl. Woelker, Ch.: Kombinierte Verkehr in der Verkehrspolitik, a. a. O., S. 67.

2) Diese Auskunft erhielt der Verfasser bei einem Gespräch mit Herrn Dr. Winter im Bundesverkehrsministerium am 29. 3. 1974 in Bonn.

3) Postpakete werden zum gesamten Kleingutverkehr ebenfalls hinzuge-rechnet. Auch der Paketdienst der Post ist durch eine schlechte Kostenlage ausgezeichnet. 1972 wurde eine Unterdeckung von 80 Mill. DM ausgewiesen. Im Rahmen der Erörterungen in dem Arbeitskreis "Optimale Bedienung des Güterverkehrs" wurde eine Einbeziehung der Bundespost in die Kleingutbedienung der übrigen Verkehrsträger geprüft und weder für zweckmäßig noch vertretbar befunden. (Vgl. Arbeitskreis Optimale Bedienung des Güterverkehrs, a. a. O., S. 36). Neuerdings erwägt jedoch auch die Post eine Paketbeförderung und Stellung in Kooperation mit anderen Verkehrsträgern, wie die Zusam-

teur-Sammelgut. Bei den Spediteur-Sammelgütern handelt es sich um Sendungen mehrerer Versender, "die von einem Spediteur zusammengefaßt und zu einer Frachtbrieftsendung vereinigt mit der Eisenbahn" an einen sog. Empfangsspediteur versandt werden¹⁾. Bei Expreßgütern handelt es sich um Stückgut, das im Gepäckwagen von Reisezügen befördert wird. Stückgut besteht aus einzelnen Frachtstücken von "geringem Gewicht, die vom Absender mit besonderem Frachtbrief am Güterschuppen der Eisenbahn aufgeliefert" werden²⁾.

Der Anteil der Eisenbahn am gesamten Kleingutverkehr beträgt rund 10 %. Im Jahr 1972 entfielen auf den Stückgutverkehr der Bahn 4, 6 Mill. Tonnen, auf den Expreßgutverkehr 0, 8 Mill. Tonnen und auf den Schienensammelgutverkehr 1, 2 Mill. Tonnen. Im gleichen Zeitraum fertigte der gewerbliche Güterfernverkehr auf der Straße 3, 0 Mill. Tonnen Stückgutsendungen ab, während die Bundespost Paketsendungen mit einem Gesamtgewicht von 1, 5 Mill. Tonnen registrierte³⁾.

Das Stückgutaufkommen fällt zeitlich unregelmäßig an, besteht aus einer Vielzahl von Einzelsendungen stark unterschiedlicher Maße und Gewichte und verteilt sich auf eine große Zahl von Versendern und Empfängern. Die sich daraus ergebende Personalintensität führt zu folgender Kostenstruk-

menarbeit mit der Transfracht beweist. Die bereits im verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 - 1972 erwähnte Einbeziehung des Kleingutverkehrs in den kombinierten Verkehr wird damit verwirklicht (vgl. o. V.: Postpakete jetzt in Containern, in: DVZ, Nr. 93 vom 6. 8. 1974, S. 6).

- 1) DVWG (Hrsg.): Zur Neuordnung des Kleingutverkehrs, Kolloquium II - Bremen am 7. und 8. November 1968, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 5, Bremen 1969, S. 1.
- 2) Ebenda, S. 1.
- 3) Vgl. o. V.: Weniger Bahnstückgut, in: DVZ, Nr. 9 vom 21. 1. 1974, S. 6.

tur: 45,2 % der Kosten entfallen auf die Abfertigung, 18,2 % auf die Umladung, 13,3 % auf die Zugbildung und 23,3 % auf die Zugförderung¹⁾. Ähnliche Werte gelten für die Schweiz²⁾.

Im Jahr 1972 belief sich das Defizit der Bahn im Stückgutverkehr auf 712 Mill. DM (58,4 % Kostendeckung), im Expreßgutverkehr auf 344 Mill. DM (56,2 % Kostendeckung)³⁾. Abhilfe sucht die Bahn durch "eine Vernachlässigung ertragsschwacher bzw. defizitärer Verkehre"⁴⁾ bzw. durch Reduzierung der Kosten zu schaffen.

Die Entwicklung beim Kleingutverkehr der Bahn geht dahin, daß die von der sog. Brand-Kommission⁵⁾ bereits im Jahr 1960 gemachten Vorschläge nach und nach verwirklicht werden:

1. Schließung von Abfertigungen: Modell 400⁶⁾;
2. Rationalisierung des Abfertigungsdienstes und Senkung der Manipulationskosten: Aufgabenausgliederung an Speditionen;
3. Maßnahmen zur besseren Wagenauslastung: Stückgut-Städtetarif;
4. Maßnahmen zur Verminderung von Umladungen: Stückgut-Städtetarif.

1) Diese Daten erhielt der Verfasser bei einem Gespräch mit Herrn Dr. Uebelacker in der Bundesbahndirektion am 28. 3. 1974 in Frankfurt.

2) Vgl. Hofer, H. P.: Möglichkeiten zur Lösung des Problems des Stückgutdefizits der Schweizerischen Bundesbahnen, in: SchwAfV, 27. Jg. (1972), S. 29.

3) Vgl. Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzeption, a. a. O., S. 375.

4) Ebenda, S. 380.

5) Vgl. Deutscher Bundestag, Drucksache III/1602.

6) Vgl. S. 81 dieser Arbeit.

Nach der Veröffentlichung des Unternehmenskonzeptes der Deutschen Bundesbahn und der Ankündigung des Stückgutstädtetarifs im Jahre 1973 belebte sich die öffentliche Diskussion über Fragen der Neuordnung des Kleingutverkehrs der Bahn zusehends, und es meldeten sich neben der Verkehrswissenschaft¹⁾ Länderverkehrsminister²⁾, Verbände³⁾ und die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands⁴⁾ zu Wort. Die Vorschläge befürworteten in den meisten Fällen eine mehr oder weniger enge Zusammenarbeit der Bahn mit Speditionen bzw. Frachtführern. Folgende Organisationsformen des Kleingutverkehrs mit sich daraus ableitenden Kooperationsmodellen sind denkbar:

- Weitere Reduzierung der Stückgutbahnhöfe parallel zur Einführung des Stückgut-Städtetarifs,
- Einführung eines Bahnsammelstückgutverkehrs in enger Kooperation mit Speditionen,
- Gründung einer Tochtergesellschaft der Deutschen Bundesbahn zur Abwicklung des Kleingutverkehrs.

1) Vgl. hierzu statt vieler: Oettle, K.: Kleingutverkehr, in: DVZ, Nr. 8 vom 19.1.1974, S. 2; Aberle, G. und Willeke, R.: Wege zur Sanierung der Eisenbahn, in: Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nr. 14, Frankfurt 1973.

2) Vgl. o. V.: Breiter Widerstand gegen Stückgut-Konzentration, Länderverkehrsminister schalten sich ein, in: DVZ, Nr. 135 vom 10.11.1973, S. 1.

3) Vgl. hierzu statt vieler: o. V.: Die Spedition wehrt sich gegen den Städtetarif der Bahn, in: DVZ Nr. 7 vom 17.1.1974, S. 1; DIHT: Bericht 1973, Bonn 1974, S. 76 f.

4) Vgl. o. V.: Auf DB-Stückgutverkehr nicht verzichten, Gewerkschaft appelliert an Bonn, in: DVZ, Nr. 76 vom 27. 6. 1974, S. 1.

- a) Weitere Reduzierung der Stückgutbahnhöfe parallel zur Einführung des Stückgut-Städtetarifs

Mit der Schließung weiterer Stückgutbahnhöfe will die Bahn eine Straffung und damit Rationalisierung ihrer Stückgutorganisation erreichen. Gleichzeitig soll durch den Stückgut-Städtetarif ein Abbröckeln der Versandmengen in kostengünstigen Knotenpunktverkehren zwischen Wirtschaftszentren aufgehalten werden. Die Bahn erhofft sich sogar ein zusätzliches Gutaufkommen von 200.000 Tonnen, das aus dem Verkehrsbesitz der Kraftwagensammelspedition kommen soll¹⁾.

Die von der Bundesbahn betriebene "Konzentration und Rationalisierung der Verkehrsbedienung im Stückgutverkehr" führte von 1958 bis 1972 zu einem Wegfall der Abfertigungsbefugnisse für Stückgut bei mehr als vier Fünftel aller Bahnhöfe²⁾. Bis zum Fahrplanwechsel 1976 soll die Zahl der von der Bundesbahn bedienten Stückgutbahnhöfe auf 406 gesenkt werden³⁾. Damit "wird die Möglichkeit einer wesentlich intensivierten Kooperation mit den Unternehmen des gewerblichen Güterkraftverkehrs eröffnet"⁴⁾.

Ob auf die Dauer mit einer weiteren Schließung von Stückgutbahnhöfen zu rechnen sein wird, d. h., ob dem Modell 400 ein Modell 100 bzw. 50 folgen wird, weiß derzeit niemand zu sagen. Fest steht jedoch, daß die Bahn den

1) Vgl. o. V.: Zwei Extreme für DB-Stückgut, in: DVZ Nr. 71 vom 15.6. 1974, S. 8; o. V.: Städtetarif: Bonn untersucht Kostenrechnung der Bahn, in: DVZ, Nr. 12 vom 29. 1. 1974, S. 1.

2) Pottgießer, H.: a. a. O., S. 590.

3) Vgl. o. V.: 406 Stückgutbahnhöfe bleiben, in: DVZ, Nr. 79 vom 4.7. 1974, S. 6.

4) Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzeption, a. a. O., S. 380.

Stückgutverkehr beibehalten will, da eine völlige Einstellung dieses Verkehrs das Wirtschaftsergebnis des verbleibenden Güterverkehrs der Bahn mit nicht abbaubaren Kosten in Höhe von 700 Mill. DM (1972) belasten würde¹⁾. Da der Anteil der gestellten Wagen im Stückgutverkehr gut 20 % aller Wagengestellungen ausmacht²⁾, die Wagenauslastung im Stückgutverkehr jedoch nur 3,38 Tonnen beträgt³⁾, könnte eine Verwendung der frei werdenden Wagen im Wagenladungsverkehr zu einem Abbau auch des restlichen Kostenblocks beitragen.

Die Bahn strebt mit der Schließung weiterer Stückgutbahnhofe und mit der Einführung des Stückgut-Städtetarifs vor allem die Senkung bzw. Verlagerung von Personalkosten für die Abfertigung und Umladung von Stückgutsendungen an.

Im Sinne der Stückgutneuordnung von 1970 fährt die Bahn konsequent fort, sich mehr und mehr auf den eigentlichen Beförderungsvorgang zwischen Knotenpunkten zu beschränken. Sie will die 1970 eingeführte Kooperationsform mit den Flächenbedienern beibehalten und verstärken.

Der Frachtvertrag wird jedoch weiterhin zwischen Bundesbahn und Versender direkt abgeschlossen⁴⁾, der in die Flächenbedienung eingeschaltete Nahverkehrsunternehmer handelt nach wie vor als Erfüllungsgehilfe der Bahn⁵⁾. Lediglich die Zahl der über die Straße bedienten Orte erhöht sich

1) Vgl. Uebelacker: Der Stückgutverkehr in der Unternehmenskonzeption der DB, in: Die Bundesbahn, 49. Jg. (1973), S. 820.

2) Vgl. ebenda, S. 820.

3) Vgl. Andreae, S. 328.

4) Vgl. § 14 des Flächenvertrages im Anhang.

5) Vgl. § 2 des Flächenvertrages im Anhang.

und damit der Bedienungsradius des Straßenverkehrsunternehmers, der unter Umständen die Nahzone von 50 km überschreitet. Obwohl der Flächenbediener gehalten ist, für den Stückgutverkehr der Bahn zu werben und einen umfassenden Kundendienst zu betreiben, so kann dadurch der unmittelbare Kontakt der Bahn zum Kunden nicht voll ersetzt werden, womit der Erfolg der gesamten Stückgutkonzeption in Frage gestellt ist.

Derzeit entstammen noch rund 75 % des gesamten Stückgutaufkommens aus dem örtlichen Bereich der Stückgutbahnhöfe, während die restlichen 25 % auf die Zu- und Abfuhr durch die Flächenbediener entfallen¹⁾.

Abgesehen von dem Akquisitionswert, den der Stückgutverkehr für den Wagenladungsverkehr besitzt, wird die Schließung weiterer Stückgutbahnhöfe einen Vertrauensverlust der Bahn in weiten Kreisen der Bevölkerung mit sich bringen. Dem Werbeargument mancher Spediteure, die Bahn scheide früher oder später ganz aus dem Stückgutverkehr aus²⁾, wird nur zu leicht Glauben geschenkt.

Mit der Ankündigung der Reduzierung der Stückgutbahnhöfe wird gleichzeitig eine größere Ladekraft der verbleibenden 406 Bahnhöfe angekündigt³⁾.

Während die erforderlichen Investitionen für die Umstellung von 1970 mit rund 21 Millionen DM angegeben worden sind⁴⁾, wird im Rahmen der geplanten Reduzierung der Stückgutbahnhöfe bereits ein Investitionsbedarf

1) Vgl. Pottgießer, A.: a. a. O., S. 590.

2) Vgl. o. V.: Die Deutsche Bundesbahn kämpft um das Stückgut, in: DVZ, Nr. 153 vom 22. 12. 1973, S. 1.

3) Vgl. Uebelacker, K.: a. a. O., S. 820.

4) Vgl. Andreae, H.: a. a. O., S. 327.

von 100 Mill. DM für Baumaßnahmen zur Erweiterung und Modernisierung der vorhandenen Anlagen sowie für Neubauten samt entsprechenden Grundstücksbeschaffungen genannt¹⁾. Das Risiko derartiger Investitionen ist in Anbetracht der ungewissen Entwicklung des Bahnstückgutverkehrs sehr hoch.

Besonders hart von einer jeden Neuordnung des Stückgutverkehrs ist das in diesem Leistungsbereich beschäftigte Personal betroffen. Es handelt sich im Verkehrsdienst derzeit um etwa 22.000 Personen²⁾, die oft nicht mehr den Anforderungen der Betriebstauglichkeit entsprechen und deshalb nur noch für leichte Arbeiten im Büro eingesetzt werden können. Eine anderweitige Verwendung dieser Mitarbeitergruppe dürfte die Bahn vor schwer lösbare Probleme stellen.

Das unter der Bezeichnung Modell 400 laufende Stückgutkonzept der Bahn fand sowohl die Unterstützung des Bundesverkehrsministeriums als auch des Bundeswirtschaftsministeriums³⁾. Damit wurde auch eine Kooperation zwischen Bahn und Kraftverkehrsunternehmer auf der Basis des Flächenvertrages zugestimmt. Die Initiative der Kraftwagenspedition wird bei dieser Kooperationsform jedoch nicht genutzt. Es erfolgt mit der Schließung weiterer Stückgutbahnhöfe ein Rückzug der Bahn aus der Fläche, wobei das Feld dem aktiven Kraftwagenspediteur überlassen wird.

1) Vgl. o. V.: Bundeskabinett diskutiert künftige Verkehrspolitik, in: DVZ Nr. 102 vom 27. 8. 1974, S. 1.

2) Vgl. o. V.: Weniger Bahnstückgut, in: DVZ, Nr. 9 vom 21. 1. 1974, S. 6.

3) Vgl. o. V.: Lauritzen stützt DB-Stückgutmodell, in: DVZ, Nr. 126 vom 20. 10. 1973, S. 1; o. V.: Regierung für Kartell-Lösung im Sammelgutverkehr, in: DVZ, Nr. 69 vom 11. 6. 1974, S. 1.

Um sicherzustellen, daß das neue, gestraffte Leistungsangebot im Stückgutverkehr nicht durch einen stärkeren Rückgang des Verkehrsaufkommens in Frage gestellt wird, beantragte die Bahn im Herbst 1973 den bereits erwähnten Stückgut-Städtetarif¹⁾. Er wird seit Inkrafttreten am 18.3.1974 sowohl Verladern als auch Spediteuren angeboten, wobei hier besonders der zweite Kooperationspartner interessiert. Die Bahn begünstigt mit diesem Ausnahmetarif regelmäßig anfallende, großgewichtige Stückgutsendungen in 1500 ausgewählten Städteverbindungen zwischen 45 Versand- und 60 Empfangsorten mit einer Mindestentfernung von 150 km²⁾. Durch geschlossene Stückgut-Ortswagen will die Bahn personalkostenintensive Umladungen einsparen, erstrebt damit also eine Umgestaltung des Stückgutverkehrs zu Wagenladungen in der Art des Sammelguts³⁾.

Als Bedingung für eine Zusammenarbeit mit Speditionen fordert die Bahn vor allem eine ausschließliche Kooperation in den gezeichneten Verbindungen. Außerdem darf der Besitzstand der Verkehrsleistung der Bahn nicht angegriffen werden⁴⁾. Den Abschluß einer Vereinbarung und die Höhe des Margenabschlags macht die Bahn von zahlreichen Kriterien abhängig, z. B. vom guten Gesamikundenverhältnis, vom Anteil der Bahnsendungen am gesamten Aufkommen des Vertragspartners sowie von der Struktur des Gutsaufkommens. "Hierzu zählen zum Beispiel leichte Behandlung der Güter, hoher Palettenanteil und gute Auslastung, aber auch Behälter- und Collico-verpackungen, niedrige Stückzahl je Sendung und gutes Gewicht-Raum-Ver-

-
- 1) Vgl. Deutscher Eisenbahn-Gütertarif, Teil II, Heft e, Ausnahmetarif 483.
 - 2) Vgl. o. V.: Wichtige Tarifmaßnahmen im Kleingutverkehr, in: DVZ, Nr. 26 vom 2. 3. 1974, S. 1.
 - 3) Vgl. o. V.: Zwei Extreme für DB-Stückgut, in: DVZ, Nr. 71 vom 15. 6. 1974, S. 6.
 - 4) Vgl. Deutsche Bundesbahn: Vordruck der Vereinbarung über die Anwendung des Ausnahmetarifs 483, o. O. und o. J.

hältnis."¹⁾ Der tarifnehmende Spediteur soll die Stückgüter sammeln, im eigenen Betrieb lagern und zu kostengünstigen Einheiten zusammenfassen. Außerdem soll er die Frachtpapiere vorprüfen, die Abfertigung voll oder teilweise übernehmen, sich eventuell mit der Auflieferung an bestimmte Tageszeiten halten und am Frachtenstundungsverfahren teilnehmen. Neben dieser weitgehenden Selbstabfertigung in der Gutaufgabe durch den Spediteur fordert die Bahn das Eingehen einer Mindestmengenverpflichtung, deren Umfang sich nach den örtlichen Verhältnissen richtet²⁾.

Da von den rasch steigenden Personalkosten nicht nur die Bahn, sondern auch die Spediteure betroffen sind, scheint es fraglich, ob der gewährte 10prozentige Zusatzrabatt die Mehraufwendungen deckt, die dem Spediteur aufgrund der stückgutmäßigen Behandlung und Abfertigung der Sendungen entstehen³⁾. Die Kooperationsbereitschaft der Spediteure ist nicht sehr groß, insbesondere deshalb, weil der Tarif den genauen Umfang der zu erbringenden speditionellen Leistungen offen läßt. Obwohl der DIHT Bedenken gegen diese weitgehende Vereinbarungsfreiheit der Bahn durch den Städtetarif angemeldet und daraus eine Verletzung der Tarifgleichheit abgeleitet hat, wurde der Tarif vom Bundesverkehrsminister genehmigt⁴⁾.

Die zur Zeit von der Bahn verfolgte Konzeption einer weiteren Reduzierung der Stückgutbahnhöfe gleichzeitig mit der Einführung des Stückgut-Städte-

1) O. V.: Die Bahn honoriert die speditionelle Leistung, in: DVZ Nr. 34 vom 21. 3. 1974, S. 4.

2) Vgl. ebenda, S. 4.

3) Vgl. o. V.: Kraftwagenspedition: Erfolg des Städtetarifs zweifelhaft, in: DVZ, Nr. 7 vom 17. 1. 1974, S. 9; Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft, a. a. O., S. 39.

4) Vgl. o. V.: Beachtliche Bedenken zum DB-Stückgut-Städtetarif, in: DVZ, Nr. 20 vom 16. 2. 1974, S. 1.

tarifs führt zum einen zu einer relativ schwachen Kooperation mit den Flächenbedienern am Beginn und Ende des Transports und zum anderen zu einer starken Kooperation mit Speditionen am Beginn des Transports. Die einzelnen Zweige des Kleingutverkehrs werden weiterhin getrennt gehalten. Damit wird bei der Bahn weder mit einer umfassenden Kooperation noch mit einer straffen internen Rationalisierung Ernst gemacht. Nur im begrenzten Anwendungsbereich des Stückgutstättetarifs bei einer Kooperation mit Spediteuren ist es denkbar, daß sich die Bahn auf die Beförderung von geschlossenen Wagen konzentriert, wobei sie alle anderen Funktionen am Beginn und Ende des Bahntransports dem Kooperationspartner überläßt. Das im folgenden dargestellte Kooperationsmodell trägt den Zielsetzungen einer solchen Zusammenarbeit in besonderem Maße Rechnung.

b) Einführung eines Bahnsammelstückgutverkehrs in enger Kooperation mit Speditionen

Von seiten der Spedition wurde in den letzten Jahren immer wieder die Bereitschaft betont, im Rahmen einer engen Kooperation mit der Bahn vor allem die besonders arbeitsaufwendigen Funktionsbereiche des Stückgutverkehrs zu übernehmen, damit die Bahn sich auf den eigentlichen Beförderungsvorgang auf der Schiene beschränken könne. Mit Hilfe einer Garantiegemeinschaft soll sichergestellt werden, daß Stückgüter nicht nur befördert werden können, sondern befördert werden müssen¹⁾.

1) Vgl. o. V.: Spedition: Bahn betreibt Verdrängungswettbewerb, in: DVZ, Nr. 4 vom 10. 1. 1974, S. 1; DVWG: Zur Neuordnung des Kleingutverkehrs, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 5, Bremen 1969, S. 22; Hammer, K.H.: Überlegungen zur optimalen Arbeitsteilung im Kleingutverkehr, in: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 17, Köln 1973, S. 81 ff.

Der DIHT empfiehlt eine ähnliche Kooperation zwischen Sammelgutspedition und Bundesbahn. "Dabei hätte die Sammelgutspedition etwa in Form von Beförderungsgarantien die Sicherung einer ausreichenden Flächenbedien-
nung zu übernehmen."¹⁾

Ein Sprecher des Bundeswirtschaftsministeriums sieht in der Integration des Sammelgutverkehrs alter Art in den neuen Stückgutverkehr ein folge-
richtiges Vorgehen der Bahn, wenn das aufwendige Umladegeschäft eingeschränkt werden soll²⁾.

Die Bahn hat im Rahmen der im Jahr 1973 vorgelegten Unternehmenskonzeption für den Teilbereich des Stückgutverkehrs auch ein Zusammengehen mit der Spedition geprüft, wonach Sammlung, Abfertigung und Verteilung den Spediteuren überlassen werden, der Transport geschlossener Waggons zwischen den Knotenpunkten bei der Bahn verbleiben soll³⁾.

Eine stärkere Heranziehung der Bahnsammelgutspediteure im Rahmen dieser Kooperationsform bietet sich an, weil diese Spediteure bereits über langjährige Erfahrungen im Kleingutgeschäft verfügen. Allerdings müsste dann sinnvollerweise die Abgrenzung zwischen Stückgut- und Sammelgutverkehr aufgehoben werden.

Die mit einer derartigen Neugestaltung des Kleingutverkehrs angestrebte Umladefreiheit macht dieses Kooperationsmodell "kostengünstig und attraktiv"⁴⁾. Eine weitere Verminderung der Zahl der Stückgutbahnhöfe

1) DIHT: Bericht 1973, a. a. O., S. 78.

2) Vgl. o. V.: Regierung für Kartell-Lösung im Sammelgutverkehr, in: DVZ, Nr. 69 vom 11. 6. 1974, S. 1.

3) Vgl. Uebelacker, K.: a. a. O., S. 820.

4) Ebenda, S. 821.

unter 400 ist dafür jedoch Voraussetzung. Die Bahn konnte sich aus folgenden Gründen bisher nicht für das Modell entscheiden. Für den Bau der notwendigen Anzahl großer Verladeanlagen ist ein sehr hoher Investitionsbedarf erforderlich. "Da weiterhin ein Straßensammelgutverkehr bestehen bliebe und innerhalb der Spedition engste Verbindungen spielen, wäre das Risiko zu groß, daß ein solcher Bahnsammelstückgutverkehr von den Partnern der Deutschen Bundesbahn zugunsten der Straße ausgehöhlt und deshalb für die Bahn unrentabel würde."¹⁾ Hinzu kommt, daß die Bahn den Verlust ihrer unmittelbaren Geschäftsbeziehungen zum Kunden hinnehmen muß.

- c) Gründung einer Tochtergesellschaft²⁾ der Deutschen Bundesbahn zur Abwicklung des Kleingutverkehrs

Tochtergesellschaften der Bahn, die ausschließlich für den Kleingutverkehr zuständig sind, gibt es beispielsweise bereits in Frankreich und in den Niederlanden.

In Frankreich wurde am 1. Januar 1970 der SERNAM³⁾ gegründet, eine als "Betriebszweig"⁴⁾ deklarierte Organisation der SNCF⁵⁾, die starke

1) Uebelacker, K.: a. a. O., S. 821.

2) Bereits im Jahr 1960 wurde von der Brandt-Kommission die Gründung einer Tochtergesellschaft empfohlen. Dabei sollte diese Gesellschaft lediglich als Erfüllungsgehilfe der Bahn auftreten, so daß die Bahn weiterhin Vertragspartner des Stückgut-Verladers bleiben konnte. (Vgl. Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn: Bericht über die Deutsche Bundesbahn vom 30. 1. 1960, Deutscher Bundestag, Drucksache III/1602, S. 136).

3) Abkürzung für "Service National des Messageries".

4) Vgl. o. V.: Mit der Sernam ins letzte Dorf, in: DVZ, Nr. 85 vom 18. 7. 1974, S. 10 f.

5) Abkürzung für "Société Nationale des Chemins de Fer Français".

Ähnlichkeit mit einem großen Speditionsunternehmen aufweist¹⁾. In den Niederlanden wurde der Stückgutverkehr samt Teilen des Expreßgutverkehrs stufenweise ab 1968 dem Tochterunternehmen der NS²⁾, Van Gend und Loos, übertragen, so daß dort für die Eisenbahn der Stückgutverkehr als reiner Wagenladungsverkehr "auf einigen Knotenpunktrelationen mit zur Zeit 169 Lade- und Löschstationen" abzuwickeln ist³⁾. Die zukünftige Ertragsentwicklung wird allerdings äußerst skeptisch beurteilt⁴⁾.

Wegen der mit deutschen Verhältnissen noch am ehesten vergleichbaren Situation in Frankreich wird im folgenden kurz auf die dortige Aufgabenteilung zwischen SNCF und SERNAM eingegangen. Danach führt die SNCF die Beförderung der geschlossenen Stückgutwagen durch, während der SERNAM mit einem Personalstamm von 9 000 Personen⁵⁾ alle übrigen Funktionen in eigener Verantwortung durchführt.

Der SERNAM besteht aus einer Zentrale in Paris und 45 regionalen Direk-

1) Vgl. Pieffort, M.: Le Service National des Messageries, in: Revue Générale des Chemins de fer, 90. Jg. (1971), S. 334.

2) Abkürzung für "Nederlandse Spoorwegen".

3) Aberle, G. und Willeke, R.: Wege zur Sanierung der Eisenbahn, a. a. O., S. 124.

4) Vgl. N. V. Algemene Transport- en Expeditie Onderneming Van Gend & Loos: Jaarverslag 1972.

"In spite of the general agreement for 1973 that was concluded between the employers organizations and the trade unions, there still exists a great deal of uncertainty as regards the development of prices and wages. This induces us to make extra reserves when expressing our expectations for 1973. (...) Our estimate for 1973 therefore is: a very small positive result" (Excerpts from the Annual Report 1972 of Van Gend & Loos, S. 7).

5) Diese wurden überwiegend von der SNCF übernommen (Vgl. Pieffort, M.: a. a. O., S. 9). Hinzu kommen noch 3 000 Arbeitskräfte von Privatunternehmen, die vor allem für den Güterumschlag zuständig sind (Vgl. o. V.: Mit der SERNAM bis ins letzte Dorf, a. a. O., S. 10).

tionen. Im Jahr 1973 wurde die Beförderung von 1,65 Mill. Tonnen Kleingut über 180 Knotenbahnhöfe abgewickelt¹⁾. Dem SERNAM wird in der Geschäftsführung eine ziemliche Freiheit zugestanden, die sich besonders in seiner Preispolitik auswirkt. Der Stückguttarif ist ein Margentarif mit veröffentlichter Obergrenze. Den Kunden werden individuelle Verträge angeboten, woraus derzeit etwa 20 % der Verkehrseinnahmen resultieren²⁾.

Der SERNAM ist zuständig für folgende Verkehrsarten:

- Petits colis: Stückgutsendungen im Gewicht unter 50 kg;
- Détail: Stückgutsendungen von 50 kg und darüber;
- Colis postaux: Postpakete, die von dem SERNAM als Transporteur übernommen werden, da sich diese Sendungen wirtschaftlich mit dem Transport der Stückgüter koordinieren lassen.

Die bereits vor Gründung des SERNAM bestehende Zusammenarbeit der SNCF mit Flächenbedienern wird fortgesetzt. Einen noch größeren Spielraum für eine Zusammenarbeit mit dem gewerblichen Straßengüterverkehr scheint die Konzeption der französischen Stückgutorganisation jedoch nicht zuzulassen³⁾.

Bei der Beurteilung der Frage, ob auch in Deutschland eine dem SERNAM vergleichbare Organisation ins Leben gerufen werden soll, sind sowohl die in Frankreich erreichte Produktivität des Personals als auch die dort erzielten Erträge aus dem Kleingutverkehr zugrunde zu legen.

-
- 1) Vgl. o. V.: Mit der SERNAM bis ins letzte Dorf, a. a. O., S. 10.
 - 2) Dieser Wert entstammt einer internen Ausarbeitung der Deutschen Bundesbahn, die dem Verfasser freundlicherweise zur Verfügung gestellt wurde.
 - 3) Vgl. Pieffort, M.: Le Point sur le SERNAM, in: La Vie du Rail, Nr. 1385 vom 25. 3. 1973, S. 9.

In Frankreich werden mit ca. 11.000 Arbeitskräften 1,65 Mill. Tonnen Kleingut bewältigt, in Deutschland fallen auf 22.000 Personen 5,2 Mill. Tonnen, was eine Jahrestonnenleistung je beschäftigter Person von 150 bzw. 250 ergibt. Damit liegt die Produktivität des Personals der Deutschen Bundesbahn erheblich über der des Personals in Frankreich. Die Gewinne des SERNAM beruhen hauptsächlich auf der Tatsache, daß die SNCF die französische Stückgutorganisation nur mit den unmittelbar verursachten Kosten belastet. Die sogenannten Generalkosten, z. B. die Kosten für den gesamten Oberbau, Zinsleistungen für Fremdkapital und Kosten für die Verwaltung der SNCF werden vom französischen Staat direkt getragen. "Damit steuert der Staat rund 25 Prozent zur Bilanz der SNCF bei", wodurch eine ganz andere Ausgangsbasis geschaffen wird als sie bei der Deutschen Bundesbahn vorliegt¹⁾.

Da die bessere Ertragssituation des SERNAM auf einer anderen Abgrenzung bzw. Vergütung des von der Bundesbahn als "hängenbleibende Kosten" bezeichneten Restbetrags beruht, kann die französische Lösung des Stückgutproblems nicht als Vorbild für die deutschen Verhältnisse genommen werden²⁾.

1) O. V.: Mit der SERNAM bis ins letzte Dorf, a. a. O., S. 10.

2) Diese Auskunft erhielt der Verfasser auch bei einem Gespräch mit Herrn Dr. Uebelacker in der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn am 28. 3. 1974 in Frankfurt.

d) Vergleichende Beurteilung der unter a) - c) dargestellten "Lösungen"

Tabelle 6: Funktionsaufteilung in drei Stückgutmodellen

Modell Funktionen	Reduzierung der Stückgutbahnhöfe + Städtetarif Stückgutbahn- höfe: 400	Bahnsammel- stückgutverkehr Stückgutbahn- höfe: 100	Autonome Toch- tergesellschaft der Bahn Stückgutbahn- höfe: 400
I. Abfertigung			
1. Kaufmän- nische Ab- fertigungs- leistungen			
a) beim Versand	Bahn/Spedition	Spedition	Tochtergesellschaft
b) beim Empfang	Bahn	Spedition	Tochtergesellschaft
2. Ein- und Ausladen	Bahn/Spedition	Spedition	Tochtergesellschaft
II. Umladung	Bahn (Umlade- faktor 1, 0)	entfällt (Umlade- faktor 0)	Tochtergesellschaft (Umlade- faktor 0, 8 - 1, 0)
III. Zugbildung und -förde- rung	Bahn	Bahn	Bahn

Anmerkung: Die Anzahl der 100 Stückgutbahnhöfe beruht auf einer Schätzung und soll lediglich demonstrieren, daß eine völlige Umladefreiheit nur mit einer weiteren Reduzierung der Stückgutbahnhöfe zu erreichen ist.

Quellen: Der angegebene Wert für den Umladefaktor im ersten Modell entstammt: Uebelacker, K.: a. a. O., S. 820.

Die Werte für das dritte Modell entstammen: Pieffort, M.: Le Service National des Messageries, a. a. O., S. 341;
DVWG: Zur Neuordnung des Stückgutverkehrs, a. a. O., S. 17.

Die Bundesregierung hat im Bundesverkehrswegeplan eindeutig zur Frage des Kleingutverkehrs Stellung genommen, sich derzeit aber noch nicht für eine klare Lösung entschieden. "Weniger geeignet ist die Schiene zur Durchführung des Kleingutverkehrs. Die Entwicklung bei der Bundesbahn verdeutlicht, daß dieser Verkehr von ihr in der gegenwärtigen Form längerfristig auch nicht annähernd kostendeckend betrieben werden kann. Die Aufrechterhaltung dieses Verkehrs ist nur dann vertretbar, wenn es gelingt, sein wirtschaftliches Ergebnis spürbar zu verbessern. Unter diesen Gesichtspunkten wird die Bundesregierung in Zusammenarbeit mit der Bundesbahn untersuchen, wie die anzustrebende Neuorganisation des Kleingutverkehrs übergangsweise und langfristig am zweckmäßigsten zu gestalten ist."¹⁾

Da der Kleingutverkehr nicht zu den gemeinwirtschaftlichen Leistungen gezählt wird²⁾, kann die Bundesbahn für diesen Verkehr nicht auf Subventionen hoffen. Für eine Verbesserung des Wirtschaftsergebnisses der Bahn kommt daher nur eine Neuorganisation des Kleingutverkehrs in Frage.

Wie das erste Modell der Tabelle 6 zeigt, werden im Rahmen der derzeitigen Reduzierung der Stückgutbahnhöfe samt paralleler Einführung des Stückgutstädtetarifs erst relativ wenige Funktionen in kleinem Umfang auf Speiditionen übertragen. Auch der angestrebte Umladefaktor von 1,0 führt nur zu einer teilweisen Reduzierung der Umladekosten.

Die Gründung einer autonomen Tochtergesellschaft der Bahn (drittes Modell) führt nicht notwendigerweise zu einer Erhöhung der Produktivität des einge-

1) Bundesminister für Verkehr: Bundesverkehrswegeplan, 1. Stufe, Bonn 1973, S. 18.

2) "Gemeinwirtschaftliche Leistungen gibt es grundsätzlich nur auf dem Gebiet des Personennahverkehrs" (Deutscher Bundestag, Drucksache VII/985).

setzten Personals, wie am Beispiel der französischen Gesellschaft SERNAM aufgezeigt wurde. Der Umladefaktor sinkt nach den in Frankreich gemachten Erfahrungen nicht wesentlich unter 1,0 ab. Ein gewisser Rationalisierungserfolg wäre bei einer Verlagerung der Kleingutaufgaben auf eine Tochtergesellschaft jedoch deshalb zu erwarten, weil die übertragenen Aufgaben ausschließlich nach kaufmännischen Grundsätzen ohne alle die Bindungen erledigt werden können, "die jeden staatlichen, mit einem Beamtenkörper arbeitenden Verkehrsapparat belasten (freiere Personalauslese, keine Laufbahnvorschriften, keine Dienstdauervorschriften, Anpassung des Personalbestandes an den jeweiligen Geschäftsumfang, Kündigungsmöglichkeiten, Gewinnbeteiligung)"¹⁾. Das Problem der "hängenbleibenden Kosten" der Bahn wäre damit allerdings noch nicht gelöst.

Das zweite Kooperationsmodell stellt mit der Einführung eines Bahnsammelstückgutverkehrs in enger Kooperation mit Speditionen zweifellos die konsequenteste und vielversprechendste Lösung dar. Während die zur Zeit angestrebte Lösung 400 lediglich dem Trend folgt²⁾ und keine grundlegende Neuorganisation des Kleingutverkehrs bringt, würde durch das zweite Kooperationsmodell zweifellos eine Neuregelung erzielt werden. Im Rahmen dieser Neuregelung müßten auch Überlegungen angestellt werden, wie der ebenfalls defizitäre Expresgutverkehr und der Postpaketverkehr neu organisiert werden können.

Da durch die Verschmelzung von Stückgutverkehr und Bahnsammelgutverkehr zu einem umladefreien Sammelstückgutverkehr das Angebot an den Verkehrsnutzer hinsichtlich der Beförderungsgeschwindigkeit sehr attraktiv

1) Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn: a. a. O., S. 136.

2) Vgl. o. V.: Regierung für Kartell-Lösung im Sammelgutverkehr, a. a. O., S. 1.

werden könnte¹⁾, stellt sich die Frage, ob die Aufrechterhaltung des Expresgutverkehrs dann noch sinnvoll ist²⁾.

Eine Zusammenfassung von Stückgutverkehr und Bahnsammelgutverkehr könnte ohne Berücksichtigung einer Mengenminderung ca. 5,8 Mill. Tonnen erbringen. Werden der Expresgutverkehr, Teile des Postpaketverkehrs und des Straßensammelgutverkehrs hinzugenommen, dann sind 8 bis 9 Mill. Tonnen durchaus realistisch. Für das Straßensammelgut könnten durch besonders attraktive Preisangebote ausschließlich³⁾ die Speditoren gewonnen werden, wozu die Bahn nach Durchführung ihrer Rationalisierungsmaßnahmen sicherlich in der Lage wäre.

Das zweite Modell, das auf einer umfassenden Kooperation der Bahn mit dem Speditionsgewerbe beruht, scheint auch am besten den Zielvorstellungen der Bundesregierung zu entsprechen⁴⁾. Deshalb muß bei der Bewältigung der noch ungelösten Probleme eine weitgehende Unterstützung durch den Staat erfolgen. Die Hauptschwierigkeiten liegen im Abbau des bahneigenen Personals, in den hohen zusätzlich erforderlichen Investitionen und in den sogenannten hängenbleibenden Kosten der Bahn⁵⁾.

Für die Abwicklung des Bahnsammelstückgutverkehrs bzw. Kleingutverkehrs dürfte die Gründung einer eigenen Organisation nach dem Vorbild der Kom-

1) Die Großzahl der Relationen könnte täglich bedient werden.

2) Vgl. Hammer, K.H.: a. a. O., S. 88.

3) Ausschließlich deshalb, weil sonst bei der Spedition leicht der Eindruck des Verdrängungswettbewerbs entstehen könnte.

4) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bundesverkehrswegeplan, a. a. O., S. 18.

5) Ferner stellt die Bindung der Speditionen an die Schiene ein Problem dar, das durch den Verlust des unmittelbaren Kundenkontakts der Bahn noch verschärft wird.

biverkehr KG in Frage kommen¹⁾. Daß das bahneigene Personal von dieser Gesellschaft übernommen wird, wobei der Status von DB-Bediensteten erhalten bleibt, ist als nicht sehr wahrscheinlich anzusehen. Vielmehr wird die Bahn aufgrund eines Sozialplans im Rahmen einer langfristigen Umstellung unter Berücksichtigung der natürlichen Personalfuktuation interne Umbesetzungen vornehmen müssen. In Härtefällen müßten staatliche Übergangshilfen gewährt werden.

Die erforderlichen Investitionen zur Schaffung leistungsfähiger Verladeeinrichtungen²⁾ auf den verbleibenden Zonenbahnhöfen würden den für das Modell 400 veranschlagten Investitionsbedarf von 100 Mill. DM mit Sicherheit um ein Mehrfaches übersteigen. Allerdings sollte bei der Beurteilung des beträchtlichen einmaligen Investitionsbedarfs auch der derzeitige jährliche Fehlbetrag aus dem Stückgutverkehr berücksichtigt werden. Das hohe Risiko derartiger Investitionen läßt sich vielleicht dann besser einschätzen, wenn erste Ergebnisse über einen eventuellen Verkehrsgewinn der Bahn auf der Basis des Stückgutstättetarifs und damit über die Elastizität der Nachfrage vorliegen.

Die dem Stückgut- und Expreßgutverkehr angelasteten mittelbar verursachten Kosten stammen überwiegend aus den Leistungsbereichen Zugbildung und Zugförderung³⁾. Bei einer Aufgabe der Gutmanipulation durch die Bahn am Beginn und Ende des Bahntransports werden diese "hängenbleibenden Kosten" voll den Wagenladungsverkehr belasten. Durch die verbesserte Auslastung der zwischen den Knotenbahnhöfen eingesetzten geschlossenen Bahnsammelstückgutwagen sowie den anderweitigen Einsatz der freiwerdenden

1) Vgl. Teil B III 2 dieser Arbeit.

2) Für Baumaßnahmen und Grundstückserwerb.

3) Vgl. Uebelacker, K.: a. a. O., S. 820.

Wagen und schließlich durch die allgemein gestiegene Attraktivität des Wagenladungsverkehrs der Bahn¹⁾ lassen sich mit Sicherheit Kostensenkungen bzw. Einnahmeerhöhungen realisieren.

Durch eine gezielte staatliche Förderung der Kooperation zwischen Bundesbahn und Spedition können die vielfältigen bereits bestehenden Verbindungen gefestigt, vertieft und von inneren Widersprüchen befreit werden. Die Bundesregierung sollte zu diesem Zweck ihren vollen Einfluß auf die Bundesbahn geltend machen, der ihr nach dem Gesetz zusteht. Sie müßte das gesamte ihr zur Verfügung stehende Förderungsinstrumentarium einsetzen und insbesondere auch die Meinungsbildung der Öffentlichkeit in bezug auf eine sinnvolle Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße mit allen Vor- und Nachteilen für die beiden Partner positiv beeinflussen.

1) "... damit die DB ihre systemeigenen Vorteile voll zum Tragen bringen kann, mit einem absolut zuverlässigen, zügigen, leistungsfähigen und preiswerten Transportangebot" (Uebelacker, K.: a. a. O., S. 821).

III. DIE FÖRDERUNG DER KOOPERATION ZWISCHEN BAHN UND GEWERBLICHEM GÜTERFERNVERKEHR

Die von der Deutschen Bundesbahn in ihrem Unternehmenskonzept von 1973 angekündigte Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit anderen Verkehrsträgern wird dadurch abgeschwächt, daß im gleichen Konzept von "einer Arrondierung des Gesamtangebots von DB-Leistungen, insbesondere im Straßengüterverkehr" gesprochen wird¹⁾.

Die Bahn hat nach § 45 GüKG das Recht, Güterfernverkehr auch mit eigenen Kraftfahrzeugen zu betreiben, wobei die Höchstzahl der bundesbahneigenen Kraftfahrzeuge 3 1/2 % der für den allgemeinen Güterfernverkehr zugelassenen Kraftfahrzeuge nicht überschreiten darf. Mit 155 bahneigenen Kraftfahrzeugen²⁾ Ende 1972 wurde diese Grenze jedoch bei weitem nicht erreicht. Überhaupt wurden bisher bahneigene Fahrzeuge nur im "experimentellen Umfang" eingesetzt³⁾, um der Bahn neben der Abrundung ihres Gesamtleistungsangebots Erfahrungen und Erkenntnisse verkehrspolitischer Art zu vermitteln, die letztlich auch einer Kooperation mit dem Straßengüterverkehr zugute kommen sollen⁴⁾.

Für eine Bevorzugung der Zusammenarbeit mit Auftragsunternehmen anstelle des Einsatzes bahneigener Fahrzeuge wurden bisher stets Gründe der

1) Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzeption, a. a. O., S. 380.

2) Vgl. Geschäftsbericht der Deutschen Bundesbahn 1972, S. 62.

3) Andreae, H.: a. a. O., S. 329.

4) Vgl. Deutsche Bundesbahn, Zentrale Transportleitung: Kompendium des DB-Güterkraftverkehrs, a. a. O., S. 10 f.

Wirtschaftlichkeit und des Risikos angeführt¹⁾. Aus ähnlichen Gründen ist auch in Frankreich von einem stärkeren Engagement der Bahn im Straßen-güterverkehr abgesehen worden²⁾.

Die Kooperationsmöglichkeiten zwischen Bahn und gewerblichem Güterfernverkehr werden auf Grund der gemeinsamen Technik der Umladerationalisierung dem sogenannten kombinierten Verkehr³⁾ zugeordnet. Darunter wird die Beförderung von Gütern in Ladeeinheiten (Paletten, Containern, Wechselaufbauten, Sattelanhänger und Lastkraftwagen) verstanden, wodurch bei einem Umschlag der Ladeinheit zwischen verschiedenen Verkehrsträgern die mehrfache Manipulation der einzelnen Güter entfällt und

1) Vgl. Andreae, H.: a. a. O., S. 329.

2) "Elle n'envisage pas, pour l'instant, d'exploiter directement des services routiers.
Il ne faut pas se dissimuler, en effet, qu'en raison notamment du statut des cheminots, l'exploitation directe conduirait à des prix de revient sensiblement plus élevés que ceux auxquels parviennent des entreprises concurrentes qui ne sont pas soumises aux mêmes obligations vis-à-vis de leur personnel, en particulier en ce qui concerne le temps effectif de conduite.
Mais ce n'est pas la seule difficulté. L'exploitation directe obligerait la Société nationale à acquérir des parcs de véhicules et à créer des structures d'exploitation (garages, ateliers) dont les amortissements et les charges financières pèseraient lourdement sur les coûts; elle ne pourrait en effet bénéficier, comme les entreprises routières anciennes, d'une large fraction d'immobilisations déjà complètement amortie."
(Hutter, R.: L'Utilisation de la Technique Routière par la SNCF, in: RGCF, 92. Jg. (1973), Nr. 199, S. 10).

3) Vgl. Eichhoff, E.: Der kombinierte Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland - Stand Januar 1973 -, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. D 39, Köln 1973, S. 4; Krakewitz, E.: Der Containerverkehr aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), S. 95; Stukenberg, H.: Zukunftsaufgaben der Kooperation im kombinierten Verkehr aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn, in: Kooperation im Verkehr, a. a. O., S. 151.

so eine ununterbrochene Transportkette entsteht¹⁾. Die Bahn ordnet den im folgenden besprochenen Kooperationssektor dem Bereich des kombinierten Ladungsverkehrs zu²⁾.

Bereits im Verkehrspolitischen Programm für die Jahre 1968 - 1972 ist die Förderung des kombinierten Verkehrs enthalten: "Die durchgehende Transportkette im kombinierten Verkehr - Paletten, Behälter, Großcontainer, Huckepack - gewinnt zunehmend an Bedeutung. Diese modernen Formen kostensparender Transporttechnik sind zu fördern und in das Verkehrssystem einzuordnen. Besonders gilt dies für den Großcontainer - und den Huckepackverkehr."³⁾

Den Gegensatz zum kombinierten Verkehr bildet der traditionelle gebrochene Verkehr, der einen Umschlag der betreffenden Güter von einer Ladeinheit in eine andere erfordert. Bei gebrochenem Verkehr sind die Kooperationsreserven zum Zweck der Rationalisierung des Transports relativ gering⁴⁾. Lediglich eine zeitliche Koordinierung sowie eine sachliche Abstimmung zwischen Eisenbahn und Güterkraftverkehr können verfolgt werden.

1) Eine Transportkette wird durch mehrere ökonomisch selbständige Einheiten gebildet, die bei einem Transportvorgang zusammenwirken. (Vgl. Hamm, W.: Die Rationalisierung der Transportkette, a. a. O., S. 1).

2) Vgl. Segerer, A.: Der kombinierte Verkehr im Leistungsbild der DB, in: Rationeller Transport, 17. Jg. (1968), S. 343.

3) Deutsche Bundesregierung: Verkehrspolitisches Programm, a. a. O., S. XVI.

4) Vgl. Ridder, K.: Kooperation zwischen den Verkehrsträgern, in: Konzentration und Kooperation im Verkehr, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Münster, Heft 50, Göttingen 1963, S. 192 f.

"Beide Ziele werden im sogenannten Sammelladungsverkehr angestrebt, bei dem der Spediteur die organisatorische Gestaltung des Umschlags übernimmt."¹⁾

1. Die Struktur des gewerblichen Güterfernverkehrs auf der Straße

Güterfernverkehr ist nach § 3 des GüKG jede Beförderung von Gütern mit einem Kraftfahrzeug für andere über die Grenzen der Nahzone hinaus oder außerhalb dieser Grenzen. Entsprechend zählt auch Voigt²⁾ zum Fernverkehr jeden Verkehr, der nicht Nahverkehr ist, einschließlich den internationalen bzw. grenzüberschreitenden Verkehr.

Der Güterfernverkehr auf der Straße ist nach § 8 GüKG genehmigungspflichtig. Eine Ausnahme gilt für die Deutsche Bundesbahn, deren Güterfernverkehr mit eigenen Kraftfahrzeugen nicht der Genehmigungspflicht und Aufsicht der Genehmigungsbehörde unterliegt³⁾. Derzeit sind insgesamt folgende Höchstzahlen an Fahrzeugen festgesetzt⁴⁾:

- 18 215 Kraftfahrzeuge für den allgemeinen Güterfernverkehr,
- 9 942 Kraftfahrzeuge für den Bezirksgüterfernverkehr,
- 1 102 Kraftfahrzeuge für den grenzüberschreitenden Güterfernverkehr.

1) Ridder, K.: Kooperation zwischen den Verkehrsträgern, a. a. O., S. 193.

2) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 41.

3) Vgl. § 46 GüKG.

4) Vgl. BGBl I 1972, S. 2263.

In der Zeit von 1965 bis 1972 nahm die im gewerblichen Güterfernverkehr auf der Straße beförderte Gütermenge um 16,5 Mill. Tonnen oder um 19 % zu. Die geleisteten Tonnenkilometer erhöhten sich um 5,2 Mrd. bzw. um 22 %¹⁾. Besonders im Bereich des höherwertigen Wagenladungsverkehrs stand der Güterkraftverkehr in den letzten Jahren mit der Deutschen Bundesbahn in starkem Wettbewerb²⁾.

Wie aus Tabelle 7 ersichtlich ist, hat die Zahl der Betriebe des gewerblichen Güterfernverkehrs von 1956 bis 1970 um 21 % abgenommen, der Anteil der Betriebe mit nur einer Genehmigung ist ebenfalls zurückgegangen, nämlich von 29,9 % auf 12,8 %.

Tabelle 7: Verteilung der Betriebe und Genehmigungen im gewerblichen Güterfernverkehr nach Betriebsgrößengruppen 1956 und 1970

Betriebe mit Ge- nehmigungen	1956				1970			
	Betriebe		Genehmigungen		Betriebe		Genehmigungen	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
1	7197	53,1	7197	29,9	3774	39,2	3774	12,8
2	2588	21,3	5176	21,6	2310	24,0	4620	15,7
3	982	8,1	2946	12,2	1217	12,7	3651	12,4
4 - 6	1004	8,2	4659	19,4	1413	14,7	6658	22,6
7 - 10	271	2,2	2225	9,2	554	5,8	4489	15,2
11 u. mehr	122	1,1	1863	7,7	346	3,6	6295	21,3
Insgesamt	12164	100,0	24066	100,0	9614	100,0	29487	100,0

Anmerkung: Die Gesamtzahl der Genehmigungen umfaßt auch jene für den Möbelfernverkehr.

Quelle: Bundesanstalt für den Güterfernverkehr: Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Aufgabe und Wirken, Köln 1973, S. 137.

1) Vgl. Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e.V.: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, a. a. O., S. 23.

2) Vgl. Aberle, G. und Willeke, R.: Wege zur Sanierung der Eisenbahn, a. a. O., S. 148.

Trotz der eindeutigen Konzentrationstendenz bleibt festzuhalten, daß beim Güterfernverkehr auch heute noch von einem klein- bzw. mittelständischen Gewerbe gesprochen werden kann; denn etwa 63 % aller Unternehmen besitzen bis zu zwei Konzessionen, und jedes Unternehmen verfügt im Durchschnitt über etwa 3 Fahrzeuge.

Der Verkehrszensus aus dem Jahr 1962 erbrachte eine Zahl von 63 412 Beschäftigten im gewerblichen Güterfernverkehr, und zwar Fahr- und Begleitpersonal, tätige Inhaber und mitarbeitende Familienangehörige¹⁾. Für das Jahr 1972 gibt der Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs die Zahl der Beschäftigten mit 120.000 an²⁾. Diese erhebliche Zunahme der Beschäftigtenzahl ist auf das Anwachsen der Betriebsgröße und auf eine Verflechtung mit Zweigen des Verkehrshilfsgewerbes, wie Spedition und Lagerei zurückzuführen³⁾. Der Hauptgrund für eine Verbindung des Güterfernverkehrs mit anderen Gewerben dürfte in der besseren Wettbewerbsposition eines Gemischtbetriebes liegen. Die Statistik bestätigt diese Annahme, denn mit zunehmender Betriebsgröße nehmen auch die Umsatzanteile aus dem Güternahverkehr und aus speditioneller Tätigkeit zu⁴⁾. Nicht zuletzt hat auch das Selbsteintrittsrecht der Spediteure zu einer Verstärkung dieser Verflechtungstendenzen geführt.

-
- 1) Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehrszensus 1962, a. a. O., S. 5.
 - 2) Vgl. Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.: Der gewerbliche Güterfernverkehr in Zahlen, Frankfurt, September 1973.
 - 3) Vgl. Wölte, H.: Die Neuordnung des Marktzugangs im gewerblichen Güterfernverkehr, in: Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, hrsg. von H. St. Seidenfus, Heft 55, Göttingen 1969, S. 70.
 - 4) Vgl. Statistisches Bundesamt: Unternehmen und Arbeitsstätten, Fachserie C, Reihe 1, Die Kostenstruktur in der Wirtschaft, III. Verkehrsgewerbe 1971, Stuttgart und Mainz 1973, S. 8 f.

Tabelle 8: Die Verflechtung der Betriebe des gewerblichen Güter- und Möbelfernverkehrs mit anderen Gewerben für 1960 und 1970

Betriebe	1960		1970	
	Anzahl	%	Anzahl	%
Betriebe des gewerblichen Güter- und Möbelfernverkehrs	11289	100, 0	9614	100, 0
davon				
ohne andere Gewerbebezweige	3545	31, 4	1919	20, 0
mit anderen Gewerbebezweigen	7744	68, 6	7695	80, 0
mit Güternahverkehr	6297	55, 8	7039	73, 2
Abfertigungs- spedition	1686	14, 9	1935	20, 1
Spedition Lagerei	1824	16, 2	1206	12, 5
Typische Neben- zweige des Ver- kehrsgewerbes	1367	12, 1	1323	13, 7
Sonstige	577	5, 2	511	5, 3

Anmerkungen: Zu den typischen Nebenzweigen des Verkehrsgewerbes zählen z. B. Baustoff- und Kohlenhandel, Autovermietung, Tankstellen- und Garagenbetriebe. Unter sonstige Gewerbebezweige fallen landwirtschaftliche Betriebe.

Quelle: Bundesanstalt für den Güterfernverkehr: Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Aufgabe und Wirken, Köln 1973, S. 138.

Analog zur Situation im Güternahverkehr läßt sich auch für den Güterfernverkehr ein starker Trend zur Spezialisierung feststellen, wenn auch in

erheblich geringerem Umfang¹⁾. Für eine Untersuchung hinsichtlich der Spezialisierung auf die Beförderung bestimmter Güter gibt global bereits die Art des Fahrzeugbestandes Auskunft. Von den im gewerblichen Güterfernverkehr im Jahr 1972 eingesetzten 26 532 Zugfahrzeugen hatten 16.750 einen Normalaufbau, 6566 waren Sattelfahrzeuge und 3216 waren mit einem Spezialaufbau versehen²⁾. Obwohl im Jahr 1962 die Zahl der Spezialfahrzeuge wesentlich geringer war, hatten doch bereits 47,4 % aller Güterfernverkehrsunternehmen im Rahmen des Verkehrszensus eine Spezialisierung auf bestimmte Güter angegeben³⁾.

Für die Kooperation zwischen Schiene und Straße sind Sattelfahrzeuge und Spezialaufbauten im Hinblick auf einen günstigen Umschlag im kombinierten Ladungsverkehr von großer Bedeutung.

Die schnelle Verbreitung von Sattelfahrzeugen und Spezialaufbauten in den letzten Jahren muß im Zusammenhang mit dem Investitionshilfeprogramm zur Förderung des kombinierten Verkehrs aus dem Jahr 1968 gesehen werden⁴⁾. Die spezielle Eignung eines Transportgefäßes für den kombinierten Verkehr (Container, Wechselaufbauten, Sattelanhänger) läßt eine universelle Verwendung zur Beförderung beliebiger Güter durchaus zu.

Nach den Ergebnissen des Verkehrszensus von 1962 liegt für 16,8 % der Ladekapazität im Fernverkehr eine Spezialisierung auf bestimmte Rela-

1) Vgl. Wölte, H.: a. a. O., S. 76.

2) Vgl. Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.: Der gewerbliche Güterfernverkehr in Zahlen, Frankfurt, September 1973.

3) Vgl. Statistisches Bundesamt: Verkehrszensus 1962, a. a. O., S. 61.

4) Vgl. auch Teil B III 3a) dieser Arbeit.

tionen vor. Auch für den Fernverkehr wird ein enger Zusammenhang mit einer Spezialisierung auf bestimmte Güter oder Nachfrager vermutet¹⁾.

Eine weitere Möglichkeit der Spezialisierung besteht in dem Tätigwerden des Güterfernverkehrsunternehmers für einen bestimmten Auftraggeber. Im Jahr 1962 waren nach dem Verkehrszensus 47,6 % der Fernverkehrsunternehmer an einen bestimmten Auftraggeber gebunden. Es standen sogar 28,3 % in einem Dauervertragsverhältnis. Neben Handel und Industrie kommen als Partner der Fernverkehrsunternehmer für Beschäftigungsverträge vor allem Speditionen und die Bundesbahn²⁾ in Frage. Das Beschäftigungsrisiko wird dem Fernverkehrsunternehmer durch solche Verträge größtenteils abgenommen, doch sinkt er gleichzeitig mehr oder weniger zu einem Erfüllungsgehilfen des Verladers bzw. des Ladegutvermittlers ab. Diese Art der Kooperation zwischen Schiene und Straße, bei der die Bahn aufgrund von Einzelverträgen Unternehmerfahrzeuge im Fernverkehr, unter Umständen auch im internationalen Verkehr einsetzt, ist jedoch nicht gemeint, wenn global von einer besseren Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße in gesamtwirtschaftlicher Sicht gesprochen wird³⁾.

Die Tabelle 9 vermittelt nach der amtlichen Statistik ein Bild von der Kosten- und Ertragssituation im Fernverkehrsgewerbe im Jahr 1971. Trotz der Aufschlüsselung der einzelnen Kostenarten wird nicht ersichtlich, welchen Anteil die fixen Kosten an den Gesamtkosten ausmachen. Wölte⁴⁾ nimmt an, daß sie innerhalb der Marge von 30 bis 40 % schwanken. Damit

1) Vgl. Wölte, H.: a. a. O., S. 77.

2) Vgl. Teil B III 2 dieser Arbeit.

3) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Der Mensch hat Vorfahrt, Kursbuch, für die Verkehrspolitik, Bonn 1973, S. 18.

4) Wölte, H.: a. a. O., S. 82.

ist der Güterfernverkehr in der Lage, auf Nachfrageschwankungen wesentlich flexibler zu reagieren als die Eisenbahn¹⁾.

Tabelle 9: Die Kosten- und Ertragssituation im gewerblichen Güterfernverkehr im Jahr 1971

Umsatzgrößen- klasse von ... bis unter ...	Kosten des Um- satzes	Kosten je Un- ternehmen	Gewinn + Unternehmer- lohn des Um- satzes	Gewinn + Unternehmer- lohn je Unter- nehmen
DM	in %	in DM	in %	in DM
20.000 - 100.000	73,7	52.537	26,3	18.748
100.000 - 250.000	82,5	147.806	17,5	31.353
250.000 - 500.000	86,5	318.967	13,5	49.781
500.000 - 1 Mill.	89,4	639.361	10,6	75.808
1 Mill. - 2 Mill.	91,2	1.306.312	8,8	126.049
2 Mill. - 5 Mill.	91,6	2.709.005	8,4	248.430
5 Mill. - 10 Mill.	92,3	6.173.587	7,7	515.023

Quelle: Vom Verfasser zusammengestellt und errechnet nach einer Veröffentlichung des Statistischen Bundesamtes: Unternehmen und Arbeitsstätten, Reihe 1, Die Kostenstruktur in der Wirtschaft, III. Verkehrsgewerbe 1971, Heft 2, Stuttgart und Mainz 1973, S. 10 f.

Die vorstehend analysierten Strukturmerkmale des Güterfernverkehrs sind als Daten für eine Kooperationsförderung vor allem aus folgenden Gründen wichtig. Die kleinbetriebliche Struktur des Güterfernverkehrs hemmt die

1) Vgl. Kloten, H.: Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Versuch einer theoretischen Grundlegung, Basel - Tübingen 1959, S. 15.

Entwicklung des kombinierten Verkehrs¹⁾. Vor allem die Unpaarigkeit der Transporte, das Nichtvorhandensein von Zweigniederlassungen und die Unmöglichkeit der Mischung guter und schlechter Risiken wirken sich nachteilig aus. Wie aus der Tabelle 9 ersichtlich ist, scheint die Konzentrations-tendenz bei den Fernverkehrsgenehmigungen hier jedoch langsam eine Änderung herbeizuführen.

Eine große Anzahl von Sattelfahrzeugen stellt die wichtigste Voraussetzung für den Huckepackverkehr dar. Kamen im gewerblichen Güterfernverkehr 1959 auf 100 Lastzüge nur 5 Sattelfahrzeuge, so waren es 1971 bereits 25, im Werkfernverkehr sogar rund 30²⁾. Die allgemeinen Vorteile von Sattelaufliegern, ihre Einsatzmöglichkeit im Pendel- oder Stafettenverkehr samt kürzeren Standzeiten tragen ebenfalls zu ihrer weiteren Verbreitung bei.

Eine Spezialisierung des Fernverkehrsunternehmers auf bestimmte Relationen kann sich auf eine Kooperation mit der Bahn sowohl positiv als auch negativ auswirken. Positiv, wenn es sich um einen Parallelverkehr zur Schiene handelt und eine Verlagerung deshalb möglich ist, negativ, wenn die Spezialisierung auf dem Angebot eines Schienenersatzverkehrs beruht.

Eine Spezialisierung auf die Beförderung bestimmter Güter dürfte sich dann erschwerend auf den kombinierten Verkehr auswirken, wenn es sich um Produkte der Textilindustrie, der Holz- und Papierindustrie, der Lederindustrie und des Baugewerbes handelt. Ähnlich sind Düngemittel, Roheisen,

1) Vgl. Böttger, W.: Probleme des Huckepackverkehrs, in: Transportkette, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V., Nr. 9, Düsseldorf 1965, S. 25.

2) Vgl. Bundesanstalt für den Güterfernverkehr: Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Aufgabe und Wirken, a. a. O., S. 135.

Stahl sowie pflanzliche und tierische Rohstoffe unterdurchschnittlich für Container bzw. Wechselaufbauten geeignet¹⁾. Je mehr Spezialeinrichtungen die Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs aufweisen, wie z.B. Kühlsysteme, Hängevorrichtungen, Zwischenböden, Verzurrmöglichkeiten etc., desto leichter werden sie im Wettbewerb entsprechendes Ladegut anziehen.

Aufgrund der Kosten- und Ertragssituation dürfte die Mehrzahl der Unternehmer, vor allem in den unteren Umsatzgrößenklassen, kaum in der Lage sein, kurzfristig die notwendigen Investitionsmittel bereitzustellen, die für ein Umrüsten bzw. Ersetzen der traditionellen Lastkraftwagen durch Spezialfahrzeuge erforderlich sind.

2. Die Kooperation der Bahn mit Auftragsunternehmern

Die Deutsche Bundesbahn hatte 1972 mit ca. 1120 Unternehmern Verträge über den Einsatz von 2263 Güterfernverkehrs- und etwa 600 Güternahverkehrsfahrzeugen abgeschlossen²⁾. Damit sind 12 % der für den Güterfernverkehr genehmigten Kraftfahrzeuge im Auftrag der Deutschen Bundesbahn eingesetzt. Mit diesem Fahrzeugbestand wurden 1972 9,2 Mill. Tonnen Güter befördert, was einem Anteil von 8,8 % der insgesamt auf der Straße beförderten Güter entspricht. In Tonnenkilometerleistung ausgedrückt, er-

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Die Zukunftsaussichten des kombinierten Verkehrs in der BRD, Teil I, Die Chancen des Containerverkehrs in der BRD, in: Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 36, Nürnberg o.J., S. 13 (im folgenden zitiert als "Marktanalyse Containerverkehr").

2) Vgl. Deutsche Bundesbahn: Geschäftsbericht 1972, S. 62; Deutsche Bundesbahn Zentrale Transportleitung: a. a. O., S. 71.

zielte die Bundesbahn bei einer durchschnittlichen mittleren Entfernung von 325 km¹⁾ einen Anteil von 10 %. (2,9 Mrd. tkm) an der tonnenkilometrischen Gesamtleistung des Güterfernverkehrs auf der Straße. Damit ist die Bahn bei der Auslastung und Disposition der Vertragsfahrzeuge nicht in gleichem Maße erfolgreich wie das private Güterfernverkehrsge-
werbe²⁾.

Dies läßt sich vielleicht damit erklären, daß der Güterkraftverkehr der Bundesbahn lediglich zur Ergänzung der auf der Schiene angebotenen Leistungen im Güterverkehr betrieben wird³⁾.

Der Verkehrsbesitz der Schiene soll dort erhalten bleiben, wo Großkunden sowohl die Schiene als auch die Straße benutzen und von der Bundesbahn verlangen, auch die Straßentransporte zu übernehmen. "Wäre die DB hierzu nicht in der Lage, müßte sie befürchten, daß der gewerbliche Güterkraftverkehr in ihren Verkehrsbesitz eindringt und dabei als Ausgleich für unwirtschaftliche Straßenleistungen wirtschaftlichere, bisher auf der Schiene abgewinkelte Transporte erhält."⁴⁾

-
- 1) Vgl. Deutsche Bundesbahn Zentrale Transportleitung: a. a. O., S. 82.
 - 2) Die errechneten Prozentwerte enthalten kleine Ungenauigkeiten, da die Ausgangsdaten nicht immer in der erforderlichen Abgegrenztheit verfügbar waren. Beispielsweise trugen zur Beförderung der 9,2 Mill. Tonnen auch die 155 bahneigenen Last- und Sattelzüge bei, die nicht auf das Kontingent des Fernverkehrs angerechnet werden. Deren Beförderungsleistung müßte von den 9,2 Mill. Tonnen abgezogen werden. Ferner betrifft die zugrunde gelegte Beförderungsmenge auf der Straße von 104,2 Mill. Tonnen im Jahr 1972 nur den Binnenverkehr, während die Bahn mit den von ihr eingesetzten Lastzügen auch im grenzüberschreitenden Verkehr tätig wird.
 - 3) Vgl. Deutsche Bundesbahn: Geschäftsbericht 1972, S. 67.
 - 4) Deutsche Bundesbahn Zentrale Transportleitung: a. a. O., S. 9 f.

Die im Unternehmenskonzept von 1973 angekündigte offensive Absatzpolitik der Bahn zugunsten einer stärkeren Betätigung im Bereich des Straßen-güterverkehrs läßt einen Sinneswandel erkennen, der im Hinblick auf das frühere Vorgehen der Bahn überrascht. Im Jahr 1959 hatte sich der Vorstand der Deutschen Bundesbahn dazu entschlossen, den damals weit umfangreicheren eigenen Güterkraftverkehr einzuschränken und an seine Stelle eine verstärkte Zusammenarbeit mit Vertragsunternehmern treten zu lassen¹⁾. Ausschlaggebend für die damalige Entscheidung waren die hohen Verluste, die der in eigener Regie betriebene Güterkraftverkehr der Bahn einbrachte.

Nach § 47 GüKG kann die Bundesbahn zur Durchführung ihres Güterfernverkehrs Beschäftigungsverträge mit Unternehmern des genehmigten Güterfernverkehrs in beliebigem Umfang abschließen²⁾. Sie muß den Vertragsunternehmer nach RKT bezahlen und hat zur Deckung ihrer eigenen Kosten, die ihr durch die Bereitstellung des Ladegutes, die Fahrzeugdisposition, die Abwicklung des Frachtvertrages und die Abrechnung des Transports mit dem Unternehmer entstehen, einen Anspruch auf eine Abfertigungsvergütung, die vom Bundesverkehrsminister durch Rechtsverordnung festgesetzt worden ist³⁾:

-
- 1) Vgl. Deutsche Bundesbahn Zentrale Transportleitung: a. a. O., S. 8.
 - 2) In früheren Jahren war für die Bahn der Einsatz konzessionierter Fernlastzüge im Rahmen von Beschäftigungsverträgen auf das Doppelte der Einsatzmöglichkeit eigener Fernlastzüge beschränkt, d. h. auf 7 % der Gesamtzahl der Konzessionen des gewerblichen Güterfernverkehrs. (Vgl. Heimes, A.: Deutsche Bundesbahn - ein Allround-Unternehmen, in: Der Güterverkehr, 21. Jg. (1972), S. 391).
 - 3) Vgl. § 47 GüKG.

- a) für Sendungen, die von der Deutschen Bundesbahn
geworben und abgefertigt werden, und zwar für

Stückgut und Ladungsklasse A/B	9	%
Ladungsklasse C/D, I und II	7	%
alle übrigen Ladungsklassen, Ausnahme- tarif und Militärtarif	5	%

- b) bei allen übrigen Sendungen 4,5 % ¹⁾

Diese der Bundesbahn zustehenden Frachtanteile von 4,5 bis 9 % zum Ausgleich der Kosten bilden eine zwar "dünne aber ausreichende Decke"²⁾. Das Fehlen einer Beförderungspflicht bietet der Bahn zudem die Möglichkeit, sich interessante Transporte auszuwählen.

Der Vertragsunternehmer der Bahn im Fernverkehr bleibt ähnlich dem kooperierenden Nahverkehrsunternehmer selbständiger Gewerbetreibender und Kraftfahrzeughalter im Sinne der Straßenverkehrsgesetze³⁾. Frachtführer für die mit dem Kraftfahrzeug beförderten Güter ist jedoch die Bundesbahn. Auch im Fernverkehr unterliegt der Vertragsunternehmer der Einbringungspflicht für eigenes Kraftwagengut und hat sogar nach Vertragsabschluß erworbene Fahrzeuge mit entsprechenden Genehmigungen der Bahn zur Beschäftigung anzubieten. Die Auslastung der Fahrzeuge erfolgt zu 30 % aus dem Güteraufkommen der Schiene, während 70 % eigenes Gut der beschäftigten Unternehmer sind⁴⁾. Entspricht diese Angabe der Ge-

1) Deutsche Bundesbahn Zentrale Transportleitung: a. a. O., S. 74.

2) Ebenda, S. 81.

3) Vgl. Deutsche Bundesbahn Vordruck 77101, Vertrag mit Güterfernverkehrsunternehmern, § 3.

4) Vgl. o. V.: 7-Punkte-Programm der GdED zur Sanierung des bahneigenen Güterfernverkehrs, in: Verkehrswirtschaftliche Informationen der GdED, 17. Jg. (1972), Nr. 7 - 9, S. 13.

werkschaft der Eisenbahner Deutschlands den Tatsachen, dann hat sich hier ein Wandel vollzogen, "der im Grunde dem ursprünglichen Sinn der Beschäftigungsverträge widerspricht"¹⁾.

Wenn auch die Bahn nicht zuletzt wegen ihres Rückzuges aus der Netzverästelung zunehmend auf funktionierende Transportketten angewiesen ist, und auch mehr und mehr die Versender wünschen, "bei Mehrgliedrigkeit des Transports nur von einer Hand bedient zu werden"²⁾, so sollte doch der Schienenverkehr selbst weiterhin den Mittelpunkt der Aktivitäten bilden.

Wird der Lastkraftwagen nicht nur als der verlängerte Arm der Schiene betrachtet, der Ergänzungs- und Ersatzfunktionen zu erfüllen hat, sondern auch als Mittel einer gezielten Diversifikation, so lassen sich folgende Aspekte aufzeigen: Eine Ausweitung des Regieverkehrs wurde bisher sowohl von der Deutschen Bundesbahn als auch von anderen europäischen Bahnen mit Recht aus Kostengründen abgelehnt³⁾, ganz abgesehen von einer Vernachlässigung des Ziels der Straßenentlastung. Bei einer Zusammenarbeit der Bahn mit Vertragsunternehmern befürchtet die Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands nicht nur die Schaffung eines internen Wettbewerbs, sondern sogar eine Aushöhlung des Schienenverkehrs durch die Straße. Sie vermutet, daß der aus dem Güteraufkommen der Schiene stammende Anteil des Frachtgutes der Vertragsfahrzeuge endgültig auf der Straße verbleibt, die Fluktuationsrate der Vertragsunternehmer sei außerdem sehr hoch⁴⁾. Im Verkehrsbericht von 1970 wurde darauf hingewiesen, daß sich

-
- 1) Heimes, A.: Deutsche Bundesbahn - ein Allround-Unternehmer, in: Der Güterverkehr, 21. Jg. (1972), S. 332.
 - 2) Oettle, K.: Bundesverkehrskonzern?, in: DVZ, Nr. 85 vom 17. 7. 1973, S. 2.
 - 3) Vgl. Andreae, H.: a. a. O., S. 329.
 - 4) Vgl. o. V.: 7-Punkte-Programm der GdED zur Sanierung des bahneigenen Güterfernverkehrs, a. a. O., S. 14.

eine gesamtwirtschaftlich kostengünstigere Transportleistung in vielen Fällen durch ein Verbinden oder Hintereinanderschalten von Leistungen verschiedener Verkehrsmittel eher erreichen läßt, "als dadurch, daß ein Verkehrsträger die Gesamtleistung allein erbringt"¹⁾.

3. Die Kooperation der Bahn mit Kraftverkehrsspeditionen

Bei der Kooperation der Bahn mit Kraftverkehrsspeditionen im kombinierten Verkehr werden die Ladeeinheiten einzelner Unternehmer für einen Teil des Weges auf der Schiene zusammengefaßt. Der Zubringer- und Verteilerdienst obliegt weiterhin dem Straßenverkehrsunternehmer, während für die Beförderung auf der Langstrecke zwischen Knotenpunkten die Bahn zuständig ist. Im Rahmen einer derartigen Kooperation ist die Bahn der Frachtführer, während der Straßenverkehrsunternehmer gegenüber Verladener und Empfänger expeditionelle Aufgaben übernimmt. Die Teilnahme am kombinierten Verkehr verlangt vom Transportunternehmer einen gewissen Organisationsgrad, den in der Regel nur größere Betriebe mit eigenem Filialnetz nachweisen können²⁾. Reine Frachtführer kommen dabei für eine Zusammenarbeit mit der Eisenbahn im kombinierten Verkehr weniger in Frage. Eine Spediteurbefragung aus dem Jahr 1970 hat ergeben, daß am Huckepackverkehr beteiligte Unternehmen durchschnittlich über 13 Konzessionen und 6 Filialen verfügen³⁾.

-
- 1) Bundesminister für Verkehr: Verkehrsbericht 1970, a. a. O., S. 27.
 - 2) Vgl. Heimes, A.: Der kombinierte Verkehr im Straßengütertransport, in: Rationeller Transport, 21. Jg. (1972), S. 94.
 - 3) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Die Zukunftsaussichten des kombinierten Verkehrs in der BRD, Teil II, Analyse der Zukunftsaussichten für den Huckepackverkehr in der BRD, a. a. O., S. 44 (im folgenden zitiert als "Marktanalyse Huckepackverkehr").

Während die Zusammenarbeit der Bahn mit Kraftverkehrsspeditionen im Rahmen des Huckepackverkehrs sehr eng ist, beide sind Gesellschafter der Kombiverkehr KG, bietet die Transfracht ihre Leistungen sowohl Verladern direkt als auch Reedereien und Spediteuren an, wobei sie im Binnenverkehr darauf abzielt, die Kombination verschiedener Teilleistungen zu einem Haus-Haus-Transport vorzunehmen¹⁾.

- a) Bundesbahn und Straßengüterverkehr als Gesellschafter der Kombiverkehr KG

Bereits im Jahr 1959 wurde zwischen dem Vorstand der Deutschen Bundesbahn und den Spitzenorganisationen des Straßenverkehrs ein Arbeitsausschuß für den Unternehmerhuckepackverkehr gegründet²⁾. Der Bahn fiel in der weiteren Entwicklung des Huckepackverkehrs eine stark initiativ Rolle zu. Sie stellte sich in den Folgejahren darauf ein, den interessierten Unternehmern geeignete Schienenfahrzeuge, Rampen und Umschlagseinrichtungen anzubieten. Tabelle 10 zeigt die Entwicklung in den Jahren 1963 - 1966.

Jedoch erst in den Jahren 1968/69 kam es zu einem größeren Aufschwung des Huckepackverkehrs, der zum einen auf die Bemühungen im Rahmen des damaligen verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung und zum anderen auf die Gründung verschiedener Gesellschaften zurückzuführen ist. Mitte 1968 gründeten die Spitzenorganisationen des Verkehrsgewerbes zusammen mit der Deutschen Bundesbahn die "Deutsche Gesellschaft für

1) Vgl. Thoma, A.: Die Rolle der Transfracht im kombinierten Verkehr, in: Das Flügelrad, 26. Jg. (1971), S. 81.

2) Vgl. Böttger, W.: Probleme des Huckepackverkehrs, a. a. O., S. 12.

Tabelle 10: Entwicklung des Huckepackverkehrs in der BRD von 1963 - 1966

Jahr	Zahl der Unter-nehmer	Zahl der Voll-fahrten	Zahl der Leer-fahrten	Tonnage
1963	8	2932	173	48071
1964	15	9484	677	151573
1965	14	9859	837	161262
1966	14	8164	925	131534

Quelle: Klußmann, J.: Welche wirtschaftlichen Chancen können im kombinierten Knotenpunktverkehr liegen?, in: Rationeller Transport, 17. Jg. (1968), S. 381.

kombinierten Güterverkehr mbH" mit einem Eigenkapital von 100.000, -- DM.

"Anfang 1969 gründete diese GmbH zusammen mit 56 Transportunternehmen und Kraftwagenspediteuren des Güterfernverkehrs eine Kommanditgesellschaft, die 'Kombiverkehr Deutsche Gesellschaft für kombinierten Güterverkehr GmbH & Co KG', abgekürzt Kombiverkehr KG¹⁾. Nach § 2 der Satzung ist es Aufgabe dieser Gesellschaft, für die Kommanditisten unter Aufrechterhaltung von deren Frachtführereigenschaft den Transport von Lastkraftwagen, Sattelanhängern und Wechselaufbauten auf der Schiene zu organisieren und durchführen zu lassen. Zu diesem Zweck chartert sie von der Bundesbahn weitgehend Ganzzüge, die zwischen speziellen Huckepackbahnhöfen verkehren. Teilnahmeberechtigt am Huckepackverkehr

1) Wenger, H.: Huckepack - Auf neuen Wegen, in: Verkehrsmärkte der Bahn, Probleme und Prognosen, Hrsg. Walz, W. und Waitz, H. H., Darmstadt 1972, S. 66. Die genauen Haftungsverhältnisse gehen ebenfalls aus dieser Veröffentlichung hervor.

sind nur Unternehmen, die im Besitz einer Güterfernverkehrskonzession sind¹⁾.

Ende 1973 umfaßte das Angebot der Kombiverkehr KG 15 Linien mit einer Bedienung von 18 Bahnhöfen und 64 Verkehrsverbindungen. Die Bahn konnte den 146 Kommanditisten Ende 1973 folgende Waggonkapazitäten zur Verfügung stellen: 65 Niederflurwagen für die "rollende Landstraße", 150 Niederflurwippenwagen, 100 Taschenwagen, 400 Behältertragwagen bis zu 7 m Länge und 25 Spezialwagen für 12-Meter-Wechselbehälter²⁾.

Der enorme Aufschwung des Huckepackverkehrs in den Jahren 1967 - 1973 geht aus der folgenden Tabelle hervor.

Tabelle 11: Zahl der Transporte und Nettotonnen im Huckepackverkehr von 1967 - 1973

Jahr	Zahl der Transporte	Nettotonnen	Zahl der Kommanditisten
1967	7.500	115.000	-
1968	13.000	185.000	-
1969	28.000	460.000	88
1970	50.000	840.000	110
1971	72.000	1.220.000	123
1972	97.000	1.630.000	131
1973	123.400	2.000.000	146

Quelle: Kombiverkehr KG: Tabellen zum Jahresbericht 1973.

1) Vgl. Wenger, H.: Ein Jahr "Kombiverkehr KG", Erwartungen erfüllt?, in: Die Bundesbahn, 46. Jg. (1970), S. 493.

2) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973.

Im Jahr 1973 setzten sich die 123.400 Transporte zu 70 % aus Lkw-Wechselaufbauten ohne Fahrgestell, zu 23 % aus Sattelanhängern und zu 6,5 % aus Last- und Sattelzügen zusammen¹⁾.

Die bisherige staatliche Förderung des Huckepackverkehrs nahm im wesentlichen ihren Anfang von mehreren im Leberplan von 1968 vorgesehenen Maßnahmen. Der Bundesverkehrsminister regte in dem Konzept die Gründung einer Organisation zur Abwicklung des Huckepackverkehrs an, der Bundesbahn und Straßenverkehrsgewerbe angehören sollten. Als zweite Maßnahme wurde der Wegfall der Straßengüterverkehrsteuer für die Fahrzeuge vorgesehen, die im Huckepackverkehr auf der Schiene befördert werden. Ferner sollte die Deutsche Bundesbahn veranlaßt werden, "dem Werkverkehr die Möglichkeit zu geben, sich am Huckepackverkehr zu vergleichbaren Bedingungen zu beteiligen"²⁾. Eine Förderung des internationalen kombinierten Verkehrs sollte im Rahmen der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister angestrengt werden. Schließlich ist als weitere wesentliche Maßnahme das 250-Millionen-Programm zur Förderung des kombinierten Verkehrs zu erwähnen.

Die Realisierung dieser Maßnahmen ließ nicht lange auf sich warten, schon am 1. Juli 1969 nahm die neu gegründete Kombiverkehr KG ihre Arbeit auf³⁾. Das Investitionshilfeprogramm wurde in den Jahren 1969 bis 1972 abgewickelt mit dem Erfolg, daß von einer Gesamtverkehrsleistung des Huckepackverkehrs in Höhe von rund 0,68 Mrd. Tonnenkilometer im Jahr

1) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973.

2) Deutsche Bundesregierung: Verkehrspolitisches Programm, a. a. O., S. XVII.

3) Vgl. Wenger, H.: Ein Jahr Kombiverkehr KG, a. a. O., S. 493.

1972 ca. 0,6 Mrd. Tonnenkilometer mit Fahrzeugen und Aufbauten erbracht wurden, deren Beschaffung mit einer Bundeszuwendung gefördert worden war¹⁾. Die Zulassung des Werkfernverkehrs zum Huckepackverkehr wurde Anfang März 1971 auf Vermittlung des Bundesverkehrsministerium zwischen der Deutschen Bundesbahn, der Kombiverkehr KG und Vertretern der Spitzenverbände der Deutschen Wirtschaft beschlossen²⁾. Zur Förderung des grenzüberschreitenden kombinierten Verkehrs wurden bis 1970 bereits die ersten bilateralen Absprachen getroffen³⁾. Die vorgesehene Befreiung von der Kraftfahrzeugsteuer bei Huckepacktransporten wurde erst im Frühjahr 1972 wirksam⁴⁾. Allerdings wurde nur der Kombiverkehr mit Wechselaufbauten für Anhänger und Zugfahrzeuge, nicht jedoch der Kombiverkehr mit Sattelaufliegern von der Steuer befreit. Diese Maßnahme hatte einen sprunghaften Anstieg der Transporte von Wechselaufbauten zur Folge, so daß es zu dem heute sehr hohen Anteil der Güterbeförderung in Wechselaufbauten kam. In die beabsichtigte Reform der Kraftfahrzeugsteuer zum 1. Juli 1975 soll eine Steuerfreistellung auch der Sattelanhänger einbezogen werden⁵⁾.

Als Maßnahme, die noch nicht im Leberplan angekündigt worden war, folgte im Jahr 1969 die Änderung des § 3 Abs. 2 des Güterkraftverkehrsgesetzes⁶⁾.

-
- 1) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bericht an die Abgeordneten, a. a. O., S. 7.
 - 2) Vgl. o. V.: Werkverkehr kann "huckepack" fahren, in: DVZ, Nr. 27 vom 4.3.1971, S. 1; siehe auch Teil B IV dieser Arbeit.
 - 3) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Verkehrsbericht 1970, a. a. O., S. 58.
 - 4) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1972, S. 6.
 - 5) Vgl. o. V.: Jeder 66. Lkw reist huckepack, in: DVZ, Nr. 81 vom 9.7.1974, S. 6.
 - 6) Vgl. BGBl I 1970, S. 3.

Durch diese Änderung kommt deutlich zum Ausdruck, daß es sich beim Huckepackverkehr um einen über die Schiene geleiteten Güterfernverkehr handelt, für den die Vorschriften des Fernverkehrs entsprechend anzuwenden sind, insbesondere betrifft dies die Tarifvorschriften.

Im Jahr 1970 hat das Bundesverkehrsministerium an das DIVO Institut in Frankfurt/Main ein Forschungsvorhaben zur Ermittlung des Marktpotentials im Huckepackverkehr vergeben. Die Ergebnisse dieser Untersuchung, die in Zusammenarbeit mit der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V. erarbeitet wurden, haben die Entwicklung des Huckepackverkehrs positiv beeinflusst. Neben einer Prognose des Aufkommens¹⁾ für das Jahr 1975 von 2,5 Millionen Tonnen unter Zugrundelegung von 130 Huckepackteilnehmern wurden auch Verbesserungsvorschläge für die Marketingpolitik der Kombiverkehr KG gemacht. Es erfolgte ferner eine Analyse der qualitativen Gründe für Huckepack-Linienverkehre sowie eine Darstellung und Beurteilung der betrieblichen Grundlagen des Huckepackverkehrs²⁾.

Die in den Jahren seit 1969 anzuschaffenden Spezialgüterwagen der Bundesbahn zur Bewältigung des Huckepackverkehrs unterlagen teils durch das Investitionshilfeprogramm, überwiegend jedoch durch den jährlich aufzustellenden Wirtschaftsplan der Bahn der Genehmigung durch den Bundesverkehrsminister³⁾.

Der Aufbau von Huckepacklinien ins Ausland, wo sich dieser Verkehr in ähnlicher Weise entwickelt hat wie in Deutschland, verlief bisher nicht gleich

1) Vgl. Teil C IV dieser Arbeit.

2) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Huckepackverkehr, a. a. O., S. 38 ff.

3) Vgl. § 14 Abs. 3 Bundesbahngesetz.

erfolgreich wie die Entwicklung im innerdeutschen Verkehr¹⁾. Dies obwohl im Jahr 1970 in München die "Internationale Vereinigung der Hucklepacktransport-Unternehmen" gegründet worden ist, an der Gesellschaften von acht europäischen Ländern beteiligt sind und obwohl durch einen grenzüberschreitenden Hucklepackverkehr eine Steigerung der mittleren Versandweiten zu erwarten wäre²⁾. Die Probleme, die sich einer Expansion des internationalen Hucklepackverkehrs entgegenstellen, sind vor allem organisatorischer, technischer und finanzieller Art. Abgesehen von den Schwierigkeiten bei der Auslastung geschlossener Züge im grenzüberschreitenden Verkehr ist für den Auslandsverkehr außerdem nachteilig, daß die "Eisenbahngesellschaften der Nachbarländer den Verkehr mit Wechselaufbauten nicht als Hucklepackverkehr ansehen und daher auch nicht die entsprechenden Tarife einräumen wollen"³⁾. Darüber hinaus sind die Bahnen nicht geneigt, ihre Einnahmen mit anderen zu teilen⁴⁾. Hinzu kommen Schwierigkeiten der für den internationalen Hucklepackverkehr notwendigen Standardisierung sowohl bei den Eisenbahnwagons als auch bei den Lastkraftwagen. Von dem Ende 1972 mit Hilfe der UIC ausgearbeiteten europäischen Einheitstaschenwagen befinden sich derzeit in der Bundesrepublik 100 Wagen im Einsatz. Die anderen Mitgliedsbahnen der UIC folgen mit erheblichem Abstand⁵⁾. Für die mangelnde Standardisierung der Lastkraftwagen ist bei-

-
- 1) Derzeit bestehen lediglich mit Italien Hucklepackverbindungen, deren Aufrechterhaltung, insbesondere auf der Linie Köln - Verona, wegen starker Auslastungsschwierigkeiten gefährdet ist (vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973, S. 16).
 - 2) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1970, S. 15.
 - 3) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1972, S. 6.
 - 4) Vgl. Herrmann, G.: a. a. O., S. 81.
 - 5) Vgl. Lefolle, A. und Mathieu, J.: L' Evolution du trafic combiné Rail-Route, in: Revue Générale des Chemins de Fer, 93. Jg. (1974), Heft 5, S. 9.

spielsweise die unterschiedliche Konstruktion der Stoßstangen an niederländischen, britischen und deutschen Fahrzeugen anzuführen, weshalb oft nur eine bedingte Eignung der Fahrzeuge für die Verladung auf dem verwendeten Waggonmaterial vorliegt¹⁾. Ferner bestehen bei den Huckepackgesellschaften und Eisenbahnverwaltungen unterschiedliche Auffassungen über die Höhe des Preisniveaus im Huckepackverkehr sowie über die Art der Finanzierung des Waggonmaterials²⁾. Die zuletzt genannten Schwierigkeiten treten auch im innerdeutschen Huckepackverkehr auf.

Nach Darstellung der bisherigen staatlichen Förderungsleistungen und des Entwicklungsstandes des Huckepackverkehrs werden noch weitere denkbare Förderungsmaßnahmen der öffentlichen Hand diskutiert. Vorauszuschicken sind jedoch einige Äußerungen der Deutschen Bundesbahn, die der Unternehmenskonzeption aus dem Jahr 1973 entstammen: "Der Vorstand mißt dem kombinierten Verkehr nach wie vor große Bedeutung bei. Aus unternehmerischer Sicht erfordert die Kosten- und Ertragslage im Gesamtbereich des kombinierten Verkehrs jedoch eine intensive betriebswirtschaftliche Durchleuchtung mit dem Ziel einer Neuorientierung, Bereinigung und Konsolidierung des Angebotes. Neue Investitionen und Angebots-erweiterungen werden nur nach vorab festgestellter Wirtschaftlichkeit vorgenommen werden können. (...) Der Huckepackverkehr ist ebenfalls mit dem Ziel einer kostensenkenden Konzentration und einer Beschränkung auf ein reines Ganzzugsystem bei kostendeckender Ganzzugverpflichtung zu überprüfen."³⁾

1) Vgl. o. V.: Bahn-Sorgen mit Huckepack, in: DVZ, Nr. 29, vom 9. 3. 1974, S. 6.

2) Vgl. ebenda, S. 6.

3) Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzeption, a. a. O., S. 381.

Maß die Bahn anfangs dem Huckepackverkehr, der für sie Zusatzverkehr bedeutete, eine geringe Bedeutung bei, so änderte sich diese Betrachtungsweise sehr bald. Für das Jahr 1969 wurde eine 25 %ige Überdeckung der Marginalkosten im kombinierten Verkehr angegeben und für 1971 ergab sich sogar eine Verbesserung des Kostendeckungsgrades um 5 - 8 % ¹⁾. Auch Samtleben sprach von einer wesentlichen Überdeckung der Marginalkosten ²⁾, was jedoch noch nichts darüber besagt, inwieweit die vollen Kosten dieses Verkehrs abgedeckt sind. Hierzu wurden bahninterne Berechnungen durchgeführt, die eine Kostenunterdeckung des Verkehrs der Kombiverkehr KG von im Regelfall 20 v. H., mindestens aber 10 v. H. ergeben haben sollen ³⁾. Eine Kostenunterdeckung im Huckepackverkehr wurde von der Kombiverkehr KG stets bestritten, zumal die Kostenvorteile für die Bahn nicht unerheblich sind. Vor allem durch den Fortfall von Wagenleerläufen, die Garantie einer durchschnittlichen Mindestauslastung, einen geringen Wagenbedarf wegen des hohen Wagenumlaufs und durch einen geringeren Verwaltungsaufwand für die Bahn, können Kostenvorteile erzielt werden ⁴⁾. Weitere Kostensenkungen lassen sich durch den Einsatz zielreiner

-
- 1) Diese Verbesserung wurde auf die gestiegene Auslastung der Huckepackzüge, die Verminderung der zu befördernden totalen Last bei vermehrter Verwendung von Wechselaufbauten anstelle von Sattelanhängern und die niedrige Gutbeschädigungsquote zurückgeführt (vgl. Stukenberg, H.: Kombinierte Verkehr im Eisenbahntransport, in: Rationeller Transport, 21. Jg. (1972), S. 91 f.).
 - 2) Vgl. Samtleben, K. F.: Stand und Aussichten des kombinierten Ladungsverkehrs, in: Rationeller Transport, 20. Jg. (1971), S. 257.
 - 3) Vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme zu den Überlegungen der Deutschen Bundesbahn über eine Konsolidierung, Bereinigung und Neuorientierung des Leistungsangebotes im kombinierten Ladungsverkehr, Frankfurt 1974, S. 4 (im folgenden zitiert als "Stellungnahme").
 - 4) Vgl. Wenger, H.: Huckepack auf neuen Wegen, a. a. O., S. 70.

Züge bzw. von Blockzügen erreichen¹⁾. Gegen das Rangieren hat sich mit Nachdruck Bäseler gewandt²⁾, dessen Vorstellungen zum Teil in der englischen Freightliner-Praxis Verwirklichung finden, wo versucht wird, alle unrentablen Verkehre auszuschalten und in Zukunft nur entweder Schüttgüter oder Großbehälter in Ganzzügen zu befördern. Schon "bis 1977 hoffen die British Railways, mehr als 80 % ihres Güterverkehrs in Ganzzügen abwickeln zu können"³⁾.

Auch die Deutsche Bundesbahn verfolgt die Zielsetzung, Einzelwagenverkehre der Kombiverkehr KG einzustellen und neue Relationen nur dann zu genehmigen, wenn kurzfristig mit der Entstehung eines Ganzzugverkehrs zu rechnen ist. Da in der Bundesrepublik für die Beförderung von Wechselaufbauten - also Containern mit Stützfüßen - die Kombiverkehr KG zuständig ist, Container ohne Stützfüße von der Transfracht transportiert werden, ist das Ergebnis dieses Nebeneinanders, "daß weder die Kombiverkehr KG noch die Transfracht in nennenswertem Umfang zielreine Züge bilden kann"⁴⁾. Die starke Trennung der beiden Verkehre schlägt sich nicht nur in der Beförderung der jeweiligen Ladeeinheiten auf unterschiedlichen Zügen nieder,

-
- 1) Mit dem Blockzug-System will man die wirtschaftlichen Nachteile des herkömmlichen Zugbildungsverfahrens (Rangierkosten und -gefahren) ausschalten und den Zeit-, Personal- und Kapitalaufwand spürbar vermindern (vgl. Stukenberg, H.: Kombinierte Verkehr im Eisenbahntransport, in: Rationeller Transport, 21. Jg. (1972), S. 90).
 - 2) Vgl. Bäseler, W.: Der Eisenbahnzug als Sammelverteiler, in: Das Flügelrad, 26. Jg. (1971), S. 191 ff.
 - 3) O. V.: Britisches Eisenbahn-Konzept ohne Illusion, in: DVZ, Nr. 79 vom 4. 7. 1974, S. 14.
 - 4) Herrmann, G.: Analyse des Huckepackverkehrs in der BRD, a. a. O., S. 101. Herrmann vergleicht diese Situation auch mit einer Auflage im Personenverkehr, wonach Reisende mit Hut andere Züge benutzen müßten als Reisende ohne Hut.

sondern auch in der unterschiedlichen Tarifierung, dem im Huckepackverkehr geforderten Konzessionseinsatz und in anderen Imparitäten¹⁾.

Wird die Bundesbahn nicht von staatlicher Seite angehalten, ihre Rationalisierungsreserven voll auszuschöpfen, dann besteht für den Güterfernverkehrsunternehmer aufgrund überhöhter Frachten kein Anreiz, durch Teilnahme am Huckepackverkehr zur Vermeidung sozialer Kosten beizutragen.

Ein weiteres Problem ist die Finanzierung von Bahnhofsanlagen²⁾ und Waggons, wovon der Zuwachs im Huckepackverkehr in den nächsten Jahren abhängig gemacht wird³⁾. Als Ausweg aus der chronischen Finanznot der Bundesbahn wird derzeit diskutiert, auch die Kommanditisten der Kombiverkehr KG, die Industrie und die Banken zur Finanzierung der notwendigen Investitionen heranzuziehen⁴⁾. Einer derartigen Privatisierung der Eisenbahnproduktionsmittel stehen die Huckepackgesellschaften jedoch zur Zeit abwartend gegenüber, da nach ihrer Ansicht die künftige Geschäftspolitik der Bahnen des In- und Auslands gegenüber dem kombinierten Verkehr noch nicht genau abgesteckt ist⁵⁾.

In Frankreich wurde die Finanzierung eines großen Teils der für den Huckepackverkehr eingesetzten Waggons zwei Gesellschaften übertragen, näm-

1) Vgl. Heimes, A.: Der kombinierte Verkehr im Straßengütertransport, a. a. O., S. 95.

2) Insbesondere Betriebsgleise und Krananlagen.

3) Vgl. o. V.: Huckepackverkehr braucht weitere Investitionen, in: DVZ, Nr. 81 vom 9.7.1974, S. 1.

4) Vgl. o. V.: Jeder 66. Lkw reist huckepack, a. a. O., S. 6.

5) Vgl. o. V.: Anreiz für Huckepack fehlt, in: DVZ Nr. 128, vom 25. 10. 1973, S. 6.

lich der Société d'Équipement des Grands Itinéraires (SEGI) und der Société Française pour le Développement du Transport Mixte Rail-Route (SOFRAMIXTE), die beide mit je 5 % am Grundkapital der französischen Hucklepackgesellschaft Novatrans beteiligt sind¹⁾. Der derzeit vorhandene Waggonbestand teilt sich folgendermaßen auf:

Tabelle 12: Eigentumsverteilung an Spezialwaggonen für den kombinierten Verkehr in Frankreich

Wagenart	SNCF	SEGI	SOFRA-MIXTE	NOVA-TRANS	Sonstige Eigentümer
Wippenwagen (zweiachsig)	-	100	-	-	100
Wippenwagen (vierachsig)	50	340	-	-	-
Taschenwagen	-	80	-	30	-
Behältertragwagen (MC 22)	-	-	25	-	25
Flurwagen (UFR)	400	-	100	-	-
Insgesamt	450	520	125	30	125

Quelle: Schreiben der Gesellschaft Novatrans vom 30.9.1974.

Die Privatwaggonen, die heute in Frankreich einen Anteil von 64 % an der Gesamtzahl der im Hucklepackverkehr eingesetzten Waggonen ausmachen, wurden mit dem Ziel einer möglichst raschen Entwicklung dieses Spezialverkehrs angeschafft²⁾. Die SNCF verstößt damit gegen die Empfehlungen

1) Vgl. Lefolle, A. und Mathieu, J.: a. a. O., S. 13.

2) In Wirklichkeit ist der Anteil der Bahn noch etwas höher, denn die SNCF ist mit 30 % an der Novatrans beteiligt, die ihrerseits über 30 Taschenwagen verfügt.

der UIC, die eine Vorhaltung von Spezialwaggons für den kombinierten Verkehr durch die nationalen Eisenbahnverwaltungen vorsehen¹⁾.

Eine eventuelle Umstellung auf Privatwaggons wird von der Kombiverkehr KG nicht zuletzt von der Höhe des von der Bahn gewährten Privatwagenabschlags abhängig gemacht, der mehr als 15 % von der Bahnfracht ausmachen müsse²⁾. Eine an den echten Vorhaltungskosten orientierte Vergütung wird von der Bahn zugesagt³⁾. Während jedoch der Waggonbestand für die erwartete Steigerung des Verkehrsaufkommens bis 1975 als ausreichend betrachtet wird, werden Engpässe auf den Umschlagbahnhöfen gemeldet, die der Bewältigung eines größeren Verkehrsaufkommens im Wege stehen⁴⁾, so daß sogar eine private Bewirtschaftung von Bahnhöfen samt Umschlageinrichtungen in Erwägung gezogen wird.

Bemerkenswert ist, daß die erwähnte Steuerbefreiung des Kombiverkehrs mit Wechselaufbauten einen relativen Rückgang der Beförderung an Sattelauflegern und damit einen Überhang an zur Zeit nicht genutzten Waggons bei der Bundesbahn bewirkt hat. So könnten derzeit Waggons für täglich mindestens 150 weitere Sattelaufleger eingesetzt werden⁵⁾. Außerdem könnten die Bahn bei Bedarf für die Beförderung von Wechselaufbauten Waggons

1) Vgl. Lefolle, A. und Matthieu, J.: a. a. O., S. 12.

2) Vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 17.

3) Vgl. Kalb, H.: Systemgerechte Transporte, a. a. O., S. 483.

4) Vgl. o. V.: Jeder 66. Lkw reist huckepack, a. a. O., S. 6.

5) Vgl. o. V.: Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, in: DVZ, Nr. 147, vom 8. 12. 1973, S. 2.

dadurch schaffen, daß sie Schienenfahrzeuge des auslaufenden pa-Behälter-Verkehrs¹⁾ beschleunigt umbaut²⁾.

Nach der Diskussion der Preise und Investitionen im Huckepackverkehr ist noch auf ein Arbeitsdokument der EG-Kommission einzugehen, in dem eine grundsätzliche Liberalisierung des grenzüberschreitenden Huckepackverkehrs befürwortet wird³⁾. In dem Dokument wird empfohlen, den Werkverkehr⁴⁾ im kombinierten Schiene/Straße-Verkehr von jeglicher Kontingentierung und Genehmigung und die gewerblichen Transporte von der Kontingentierung zu befreien. Da eine Liberalisierung allein noch keine wesentliche Förderung des Huckepackverkehrs mit sich bringt⁵⁾, werden von der Kommission flankierende Maßnahmen in Form von Ausbau und Verbesserung der technischen Einrichtungen und von Schaffung anziehender Tarife vorgeschlagen. Insgesamt wird die Vereinheitlichung einer Vielzahl unterschiedlicher nationaler Regelungen im Huckepackverkehr gefordert⁶⁾.

-
- 1) Die Abkürzung pa geht auf die französische Bezeichnung "porteur aménagé" zurück. Bei diesem System werden roll- und kranbare Großbehälter mit der maximalen Länge von 3,10 m und der Breite von 2,30 m auf der Schiene mit Behältertragwagen und auf der Straße mit besonderen Zustellfahrzeugen befördert. (Vgl. Schmidt-Sommerfeld, G.W.: Großbehälter bleiben aktuell, in: Verkehrsmärkte der Bahn, a.a.O., S. 76).
 - 2) Vgl. o.V.: Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, in: DVZ, Nr. 147 vom 8.12.1973, S. 2.
 - 3) Zum Zeitpunkt der Abfassung dieser Arbeit konnte der im April 1974 vorgelegte Bericht wegen eines Vertraulichkeitsvermerks noch nicht eingesehen werden, so daß in der Regel sehr zuverlässige Presseberichte herangezogen werden mußten (vgl. o.V.: EG-Kommission für Huckepack-Liberalisierung, in: DVZ, Nr. 48 vom 23. 4. 1974, S. 1).
 - 4) Vgl. Abschnitt B IV dieser Arbeit.
 - 5) Vgl. o.V.: EG-Kommission für Huckepack-Liberalisierung, a.a.O., S. 1.
 - 6) Vgl. o.V.: Hearings über Kombiverkehr in Brüssel beendet, in: DVZ, Nr. 43/44 vom 11./13. 4. 1974, S. 20.

Bei den dem Arbeitsdokument vorausgegangenen Hearings wurde seitens der Bahnen vorgetragen, daß durch einen Aufschwung des Huckepackverkehrs eine Schmälerung des "klassischen" Bahnverkehrs befürchtet werde¹⁾.

In bezug auf die Bedeutung der vorgeschlagenen Liberalisierungsmaßnahmen wurde von Verlade Seite bei positiver Grundeinstellung die Frage gestellt, "ob dieser kleine Schritt überhaupt der Mühe wert sei"²⁾. Obwohl die EG-Kommission mit der Frage der Huckepack-Liberalisierung nur einen Teilbereich der Probleme des Güterverkehrs angesprochen hat, so läßt doch die positive Würdigung des kombinierten Verkehrs in dem Arbeitsdokument³⁾ weitere Empfehlungen und Regelungen zur Förderung des Huckepackverkehrs erhoffen.

Die Kombiverkehr KG rechnet in Fortschreibung der Entwicklung der letzten Jahre mit einem weiteren Abflachen der Zuwachsrates ihres Verkehrsaufkommens⁴⁾, wobei sie realistischerweise vom Umfang der derzeitigen Förderungsmaßnahmen ausgeht. Nach einem Bericht der Kombiverkehr KG anläßlich der Energiekrise Ende 1973 an den Bundesverkehrsminister lassen sich Huckepack-Transporte von Kraftfahrzeugen auf der Schiene kurzfristig um bis zu 50 % steigern⁵⁾. Zur Realisierung einer derartigen Steige-

1) Vgl. o. V. : Hearings über Kombiverkehr in Brüssel beendet, a. a. O., S. 20.

2) Ebenda.

3) Zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr, zur Verbesserung des Umweltschutzes und zur Senkung des Energiebedarfs (vgl. o. V. : EG-Kommission für Huckepack-Liberalisierung, a. a. O., S. 1).

4) Für das Jahr 1974 wird eine Steigerung des Verkehrsaufkommens um 10 v. H. erwartet (vgl. o. V. : Jeder 66. Lkw reist huckepack, a. a. O., S. 6).

5) Vgl. o. V. : Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, a. a. O., S. 2.

rungsrate verfaßte die Kombiverkehr KG einen umfangreichen Maßnahmenkatalog, der im folgenden berücksichtigt wird¹⁾.

Als wichtigste Hilfen der öffentlichen Hand für die Unternehmen werden in der Regel finanzpolitische Maßnahmen angesehen. Auch die Vorschläge der Kombiverkehr KG zur Steigerung des Huckepackverkehrs gehen in diese Richtung. Da nach dem Auslaufen des als Starthilfe gedachten Investitions-hilfeprogramms der Bundesregierung keine direkten Zuschüsse mehr zu erwarten sind, werden vom Staat zumindest flankierende Maßnahmen gefordert, beispielsweise in Form zinsbegünstigter Darlehen zur Beschaffung von Wechsellaufbauten, deren überwiegender Einsatz im kombinierten Verkehr vom Darlehensnehmer zugesichert werden müßte²⁾. Parallel hierzu wird eine Sonderabschreibung vorgeschlagen, die analog den Regelungen des Berlin-Hilfe-Gesetzes konzipiert werden soll. Eine etwaige Investitionssteuer sei ebenfalls auszusetzen³⁾.

All diese finanzpolitischen Maßnahmen sind um die bereits angekündigte Kraftfahrzeugsteuerfreistellung für Sattelaufzieger samt Zugmaschinen zu ergänzen, wobei auch für gelegentlich im Huckepackverkehr eingesetzte Fahrzeuge eine anteilige Steuererstattung vorgesehen werden soll⁴⁾, nicht zuletzt um bei der Bahn vorhandene Spezialwaggons wieder auszulasten.

-
- 1) Hinweise auf Fördermaßnahmen, die der Kombiverkehr KG selbst bzw. den Fernverkehrsunternehmern überlassen bleiben, finden sich im Gutachten des DIVO-Instituts (vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Huckepackverkehr, a. a. O., S. 68 f.).
 - 2) Vgl. o. V.: Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, a. a. O., S. 2.
 - 3) Vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 21.
 - 4) Vgl. o. V.: Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, a. a. O., S. 2.

Ferner ist zur Ergänzung der finanzpolitischen Instrumente der Abbau einer psychologischen Barriere sowohl bei der Bahn als auch bei den Straßentransportunternehmern unumgänglich¹⁾. Für die Bahn muß klar werden, daß es sich beim Huckepackverkehr nicht um den abgewanderten eigenen Wagenladungsverkehr, sondern um einen echten Zusatzverkehr handelt. Die Hinterlegung der Güterfernverkehrskonzession dürfte dies sicherstellen²⁾. Außerdem muß die Bahn einsehen, daß es sich beim Huckepackverkehr um einen für sie wirtschaftlich interessanten Verkehr handelt, der durch die Bildung von Ganzzügen oder Blockzügen erhebliche Rationalisierungsvorteile bringt³⁾. Weitere Vorteile für die Bahn liegen in der verkürzten Umlaufzeit der Waggons von 1 bis 2 Tagen, in der hohen mittleren Versandweite von 430 km und in der Abwälzung organisatorischer Probleme einschließlich Auslastungsrisiko auf die Huckepackgesellschaft. Die Widerstände bei den Straßenverkehrsunternehmern müßten durch eine verstärkte und evtl. staatlich geförderte Aufklärungsarbeit über den kombinierten Verkehr beseitigt werden. Die Hauptvorteile⁴⁾ der Bewältigung eines größeren Transportvolumens bei gegebener Zahl an Konzessionen sowie geringerem Bestand an Fahrpersonal müßten klar herausgestellt werden⁵⁾. Untersuchungen haben ergeben, daß die zukünftige Zunahme des Huckepackverkehrs wesentlich von der Zahl der neu hinzukommenden Kombiverkehrsteilnehmer abhängt⁶⁾.

1) Vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 20.

2) Vgl. Herrmann, G.: a. a. O., S. 75.

3) Zwischen Knotenpunkten können Blockzüge bestehend aus Standard-Tragwagen eingesetzt werden, so daß ein leistungsfähigeres Angebot bei gleicher Verkehrskapazität erbracht wird (vgl. Seidenfus, H. St.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des kombinierten Verkehrs, a. a. O., S. 7).

4) Eine große Zahl weiterer Vorteile finden sich bei Herrmann, G.: a. a. O., S. 76.

5) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Huckepackverkehr, a. a. O., S. 68.

6) Vgl. ebenda, S. 65.

Als weiterer Anreiz für Fernverkehrsunternehmer zur Teilnahme am kombinierten Verkehr werden die Tarife der Bahn angeführt, die von der Kombiverkehr KG als zu hoch und von der Bundesbahn als zu niedrig angesehen werden¹⁾. Für die Tarifüberlegungen der Bahn spielen vor allem Kostendeckungsgesichtspunkte eine Rolle, während der Straßenverkehrsunternehmer die auf dem Markt erzielbaren Beförderungspreise im Auge hat. Auf die Tatsache, daß sich nicht kostendeckende Tarife im allgemeinen Wagenladungsverkehr der Bahn negativ auf den kombinierten Verkehr auswirken, weist die Kombiverkehr KG hin. "Wenn nämlich allgemein die Tarife des Wagenladungsverkehrs unter Kostendeckung liegen, wird dies auch auf die Höhe der von den Straßentransportunternehmern und Kraftwagenspediteuren auf dem Markt erzielbaren Beförderungspreise negative Auswirkungen haben. Können aber die Kombiteilnehmer ihre Verkaufspreise nicht ausreichend anheben, so hat diese Marktsituation zur Folge, daß sie auch nicht diejenigen Preise an die Eisenbahn zahlen können, die diese für ihre Kostendeckung in Zukunft benötigt."²⁾

Gegenwärtig erfolgt von seiten der Bahn eine Untersuchung der Kostenstruktur im kombinierten Verkehr³⁾, die von der Kombiverkehr KG unterstützt wird. Es bleibt abzuwarten, ob damit eine Klärung der verschiedenen Auffassungen über die Kostendeckung bei Bahn und Kombiverkehr KG herbeigeführt werden kann. Von Interesse sind insbesondere auch alle mit den Investitionen im kombinierten Verkehr zusammenhängenden Kosten, die gegebenenfalls von privater Seite aufzubringen wären. Abgesehen von einer grundsätzlich erforderlichen Neuorientierung der Verkehrspolitik müßte bei einer Privatisierung von Einrichtungen der Verkehrsinfrastruktur, insbesondere

1) Vgl. o. V.: Anreiz für Huckepack fehlt, a. a. O., S. 6.

2) Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 10.

3) Vgl. o. V.: Jeder 66. Lkw reist huckepack, a. a. O., S. 6.

von Umschlageinrichtungen für den kombinierten Verkehr, geprüft werden, ob sich damit ein gesamtwirtschaftlicher Vorteil erzielen läßt. Eine Senkung der Transportkosten ist mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht zu erwarten, da es sich bei einer Privatisierung von Waggonen und Umschlageinrichtungen lediglich um eine Verlagerung, nicht aber um eine Senkung von Kosten handelt. Der Vorteil wäre vielmehr in einer zeitlich vorgezogenen Verbesserung der Qualität des Verkehrssystems mit allen sonstigen Sekundärwirkungen auf die Volkswirtschaft zu sehen¹⁾.

Zusätzliche Impulse könnte der Huckepackverkehr durch die Aufstellung von speziellen Genehmigungskontingenten erhalten. Das Bundesverkehrsministerium hat beispielsweise für das Kontingentjahr 1973/74 5 000 Extragenehmigungen für Huckepacktransporte bewilligt²⁾. Durch die Ausgabe von speziellen Huckepack-Lizenzen erfolgt automatisch eine Bindung von Kapazitäten des Güterkraftverkehrsgewerbes an die Schiene. Ähnliche Möglichkeiten bestehen im Rahmen einer Werkfernverkehrslizenzierung.

Im internationalen Huckepackverkehr zählen die Bundesrepublik Deutschland und Frankreich zur Zeit zu den aktivsten Förderern dieses Verkehrs. International wurden von Deutschland im Jahr 1973 7 000 Sendungen und von Frankreich 23 000 Sendungen abgefertigt³⁾. Es ist anzunehmen, daß die Bundesregierung im Rahmen der europäischen Verkehrspolitik die Förderung des Huckepackverkehrs weiter unterstützen wird. Nach ihren Ausführungen

1) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 11.

2) Vgl. o. V.: Huckepack nach Deutschland, in: DVZ, Nr. 15 vom 5. 2. 1974, S. 16.

3) Vgl. Knoll, L.: "Transfracht": Die Verkaufsorganisation der DB für den Containerverkehr auf der Schiene, in: Die Bundesbahn, 46. Jg. (1970), S. 487.

rungen im Bundesverkehrswegeplan hat sie die derzeitigen Schwierigkeiten richtig erkannt, wenn es darin heißt: "Im grenzüberschreitenden Straßen-güterverkehr bedarf es zu einer befriedigenden Arbeitsteilung im kombinierten Verkehr jedoch noch der Lösung verschiedener Probleme, die aus der auf andere Schwerpunkte ausgerichteten Wirtschafts- und Verkehrs-politik der Nachbarstaaten der Bundesrepublik Deutschland resultieren."¹⁾

b) Die Transfracht als Kooperationspartner des gewerblichen
Straßengüterverkehrs

Im Februar 1969 wurde die "Transfracht Deutsche Transportgesellschaft mbH" als hundertprozentige Tochter der Deutschen Bundesbahn gegründet, die als die Verkaufsorganisation der Deutschen Bundesbahn für den Containerverkehr bezeichnet werden kann²⁾. Drei verschiedene Containerverkehre werden von ihr betreut: der Überseecontainerverkehr, der Binnencontainer-verkehr und der innerdeutsche Verkehr von INTERCONTAINER, einer Tochtergesellschaft von 20 europäischen Eisenbahnverwaltungen³⁾.

Die Transfracht hat die Aufgabe, für die drei Verkehre geeignete Aufkom-men zu bündeln, damit ein möglichst großer Teil der Sendungen auf Block-

1) Bundesminister für Verkehr: Bundesverkehrswegeplan, a. a. O., S. 18.

2) Vgl. Knoll, L.: "Transfracht", a. a. O., S. 487.

3) Vgl. Knoll, L. und Mündemann, G.: Container mit der Bahn, Erfahrungen der Transfracht im Containertransport, in: Transportkette 1, Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Kombinierte Verkehr mit Containern und Wechselaufbauten, Frankfurt 1973, S. 128.

zügen transportiert werden kann¹⁾. Dabei soll vermieden werden, dem Wagenladungsverkehr des Mutterunternehmens, d. h. der Bundesbahn, Konkurrenz zu machen. Die Transfracht bemüht sich deshalb in erster Linie um Neuverkehre. "Hierbei steht sie im Wettbewerb zum Güterfernverkehr und vor allem zu den der Kombiverkehr KG angeschlossenen Güterkraftverkehrsunternehmen."²⁾

Die Transfracht versteht ihre Rolle einerseits nicht als die eines Spediteurs, sondern ausschließlich als die eines Frachtführers, bietet andererseits aber doch eine Transportberatung und die Lösung von Transportproblemen an³⁾. Sie organisiert den Binnenlandtransport, die Bereitstellung und Verwaltung des technischen Materials sowie die Gestaltung des Meldewesens. Die Transfracht will mit dem Binnencontainerverkehr einen Haus-Haus-Transport anbieten, wobei die Leistungsqualität eines reinen Straßentransports zum Vorbild genommen wird⁴⁾. "An Einzelleistungen kann dieses Angebot den Straßentransport von der Verladestelle zum Containerumschlagplatz, den Umschlag des Containers auf den Tragwagen der Bahn, den Schienentransport, den Umschlag des Containers im Empfangs-Containerbahnhof und die Zustellung auf einem Chassis über die Straße enthalten."⁵⁾ Dem Kunden wird ein individuelles Preisangebot unterbreitet, das dann besonders günstig ausfällt, wenn der Schienenlauf weit, die Zustellentfernung auf der

1) Vgl. Eichhoff, E.: a. a. O., S. 19.

2) Ebenda, S. 21 f.

3) Vgl. Mündemann, G.: FM-Interview, in: Fracht-Management, 4. Jg. (1972), S. 56 ff.

4) Vgl. Knoll, L.: Transfracht - ein neuer Service der Eisenbahn, in: Verkehrsmärkte der Bahn, a. a. O., S. 61.

5) Sommer, N.: Der Rechenstift allein kann nicht entscheidend sein, Möglichkeiten der Transportrationalisierung mit Containern, in: Distribution, 4. Jg. (1973), Heft 11, S. 47.

Straße jedoch kurz ist. Ende 1973 verfügte die Transfracht über 2078 Container der verschiedensten Bauarten, die ihr für dieses Geschäftsjahr eine Steigerung der beförderten Container im Binnenverkehr um 34 % ermöglichten. Es wurden insgesamt etwa 58 200 Transporte abgewickelt¹⁾.

Die Transfracht rechnet mit der Deutschen Bundesbahn nach dem Ausnahmetarif 495 ab. Dieser Tarif, der die Fracht wie im Wagenladungsverkehr der Bahn nach der Art der Güter und dem Gewicht differenziert, macht unter bestimmten Voraussetzungen Rückvergütungen möglich²⁾, dann nämlich, wenn Ganzzüge möglich sind oder größere Mengen befördert werden.

Die Transfracht orientiert sich jedoch nicht nur mit ihrer Leistungserstellung am Straßengüterverkehr, sondern auch mit ihren Preisangeboten. Dabei legt sie entweder den Reichskraftwagentarif oder die Kosten des Werkverkehrs zugrunde³⁾. Sie trägt in ihrer Preisstellung den Leistungsunterschieden zwischen kombiniertem Verkehr und durchgehendem Lkw-Verkehr auf angemessene Weise Rechnung.

Die Transfracht ist auf eine Kooperation mit dem gewerblichen Straßen-güterverkehr in zweifacher Weise angewiesen. Zum einen hat sie die Hauszustellung der Container bzw. deren Zuführung zum Containerbahnhof über die Straße zu organisieren. Dies kann im bahneigenen Regieverkehr oder mit Hilfe von Auftragsunternehmern erfolgen⁴⁾. Wegen der Vielzahl von

1) Vgl. Transfracht: Jahresbericht 1973, S. 2.

2) Vgl. Knoll, L.: "Transfracht", a. a. O., S. 490.

3) Vgl. ebenda, S. 490.

4) Die Zustellung der Container erfolgt zu 95 % im bahneigenen Regieverkehr. Um eine Beschleunigung der Zustellung zu erreichen, wurde die Prüfung der verstärkten Einschaltung des gewerblichen Güternahverkehrs vorgeschlagen (vgl. Bundesminister für Verkehr: Marktanalyse Containerverkehr, a. a. O., S. 29).

Gleisanschlüssen in der Bundesrepublik werden etwa 71 % der Containersendungen einseitig auf der Straße zu- bzw. abgerollt und etwa nur 10 % beidseitig¹⁾. Zum anderen will die Transfracht sich die speziellen Kundenkontakte der Spediteure nutzbar machen, um ihr Beförderungsaufkommen zu erhöhen²⁾.

Bei einer Zusammenarbeit mit Spediteuren gewährt die Transfracht für jede vom Kooperationspartner akquirierte Sendung eine Leistungsentschädigung in Höhe der Werbe- und Abfertigungsvergütung³⁾. Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß der Spediteur seine Provision mit der Transfracht individuell aushandelt⁴⁾. Dem Spediteur wird ferner ein Kundenschutz von bis zu acht Wochen gewährt, d. h. innerhalb dieser Frist unterbreitet die Transfracht dem Kunden des Spediteurs kein unmittelbares Preisangebot.

Zur Zeit stammen etwa 10 - 15 % des Frachtaufkommens der Transfracht aus dem Verkehrsbesitz der Spedition, wobei jedoch zahlenmäßig nur wenige Spediteure von der Kooperationsmöglichkeit der Transfracht Gebrauch machen⁵⁾. Gerade für die Spediteure, die von ihrer Leistungskapazität und Finanzkraft her häufig nicht in der Lage sind, einen eigenen Container-

-
- 1) Schmidt-Sommerfeld, G.W.: Großbehälter bleiben aktuell, in: Verkehrsmärkte der Bahn, a. a. O., S. 79.
 - 2) Zu Fragen der Kooperation der Bahn mit Nahverkehrsunternehmern vgl. Teil B II dieser Arbeit.
 - 3) Vgl. Knoll, L.: "Transfracht", a. a. O., S. 490.
 - 4) Dem Verfasser wurde anlässlich eines Gesprächs mit Herrn Debler von der Transfracht am 7.10.1974 in Frankfurt mitgeteilt, daß die Provision im Regelfall 5 % betrage.
 - 5) Diese Auskunft erhielt der Verfasser ebenfalls von Herrn Debler bei der Transfracht in Frankfurt am 7.10.1974.

dienst zu organisieren, kann die Kooperation mit der Transfracht eine Partizipation an diesem noch jungen Verkehr bedeuten. Denn "trotz mancher Teilerfolge hat es die Spedition nicht vermocht, mit den bisher durchgeführten oder eingeleiteten Anpassungsmaßnahmen eine eigenständig dispositive Rolle in der Entwicklung des Containerverkehrs zu gewinnen"¹⁾.

Die Konzeption der Transfracht geht dahin, daß sie als Frachtführer dem Spediteur zur Erweiterung der Angebotspalette durch den kombinierten Containerverkehr verhelfen will. Insbesondere im Rahmen des Sammelgutverkehrs und/oder wenn der Spediteur über einen Gleisanschluß verfügt, sieht sie für den Spediteur Vorteile bei einer Annahme ihres Angebots. Der Container wird von der Transfracht zur Beladung zur Verfügung gestellt und ihr am Ende des Transportweges wieder übergeben, ohne daß für Rückfracht gesorgt werden muß. Der Spediteur kann auch bestimmte Teilfunktionen der Transfracht übertragen, beispielsweise die Hauszustellung eines Containers in der Fläche²⁾.

Das Haupthemmnis, das einer engen Kooperation zwischen Spedition und Transfracht entgegensteht, liegt in der Auffassung der Bundesbahn, mit Hilfe des Containerverkehrs ihren Marktanteil am gesamten Transportaufkommen gegenüber den Anteilen der anderen Verkehrsträger zu vergrößern³⁾. Durch ihre Preispolitik versucht die Bahn, den konventionellen Wagenladungsverkehr zu schützen, d. h. mit ihrem Preisangebot will sie

-
- 1) Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft, Heft 14 der Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Hof/Saale 1971, S. 47.
 - 2) Diese Auskünfte erhielt der Verfasser anläßlich eines Gesprächs mit Herrn Debler von der Transfracht in Frankfurt, am 7. 10. 1974.
 - 3) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Containerverkehr, a. a. O., S. 27.

nicht über dem des Straßengüterverkehrs, aber auch nicht unter dem des eigenen Wagenladungsverkehrs liegen.

Während der Transport des Straßenverkehrsunternehmers als Ganzes den Bestimmungen des Güterkraftverkehrsgesetzes unterliegt und nach dem Reichskraftwagentarif abgerechnet werden muß, ist bei der Transfracht diese Bindung nicht gegeben, was ihr gestattet, den Reichskraftwagentarif gelegentlich zu unterbieten¹⁾.

Die Konzeption der Bundesbahn, in Verfolgung von Wachstumszielen einen entsprechenden Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen anzustreben, ist durchaus berechtigt. Doch betrachtet sie über ihre Tochtergesellschaft Transfracht die Mitbewerber am Markt vor allem als Konkurrenten und nicht als Partner²⁾. Solange hier nicht grundsätzlich ein Wandel herbeigeführt wird, dienen alle Maßnahmen zur Förderung des Containerverkehrs weniger einer sinnvollen Arbeitsteilung zwischen Schiene und Straße als der einseitigen Unterstützung der Bahn³⁾.

-
- 1) Vgl. Heimes, R.: Der kombinierte Verkehr im Straßengütertransport, a. a. O., S. 95.
 - 2) Wie in Teil B I 3 dieser Arbeit bereits gezeigt wurde, wird die Bundesbahn im Zuge der Verwirklichung einer Wettbewerbsordnung im Verkehr mehr und mehr mit rentabilitätsorientierten Maßstäben gemessen. Die Gründung einer auf Gewinnmaximierung bedachten Tochtergesellschaft läßt sich damit rechtfertigen.
 - 3) Im Überseecontainerverkehr ist die Transfracht stark auf den Kontakt zu Reedereien und Speditionen angewiesen, in deren Händen vielfach der Gesamttransport liegt. Auf dem stärker expandierenden Binnencontainermarkt jedoch versucht sie ihre Marktstellung mehr oder weniger im Alleingang auszubauen. (vgl. Knoll, L.: Transfracht - ein neuer Service der Eisenbahn, a. a. O., S. 62).

IV. Die Förderung der Kooperation zwischen Bahn und Werkfernverkehr mit Lastkraftwagen

Bevor die Möglichkeiten der Kooperationsförderung durch Einbeziehung des Werkfernverkehrs in den Huckepackverkehr und durch das Lizenzierungsverfahren diskutiert werden können, müssen zunächst zwei grundsätzliche Fragen geklärt werden, und zwar, ob überhaupt eine Kooperation zwischen den beiden Verkehrsträgern im Sinne einer längerfristigen freiwilligen Zusammenarbeit möglich ist, und wenn ja, welche Leistungsbereiche dafür in Frage kommen. Gegen eine positive Beantwortung der ersten Frage wird häufig angeführt, daß der Werkfernverkehr bei einer Übernahme des Gutes durch die Bahn gänzlich eingestellt werden könne und damit der Anlaß für eine Kooperation entfalle. Dabei wird jedoch übersehen, daß im kombinierten Verkehr ohne weiteres eine Kooperation zwischen Werkfernverkehr und Bundesbahn möglich ist und daß sich außerdem ein Werkfernverkehr betreibendes Unternehmen auf bestimmten Relationen zusätzlich der Bahn und des gewerblichen Straßengüterverkehrs bedienen kann. Es ist also eine Kooperation zwischen Bahn und Werkfernverkehr sowohl im engeren als auch im weiteren Sinne möglich.

Die zweite Frage betrifft den Substitutionswettbewerb zwischen Werkfernverkehr und Bahn. Dieser wird in einem Forschungsbericht von Willeke und Aberle¹⁾ sowohl hinsichtlich der Beförderungsweite als auch der transportierten Güter als nicht nachweisbar abgetan. Tatsache ist, daß die Bundesbahn aus leicht verständlichen Gründen nicht so sehr an Transporten interessiert ist, die auf geringe oder mittlere Entfernungen anfallen und

1) Vgl. Willeke, B. und Aberle, G.: Der Werkfernverkehr auf der Straße im System einer gesteuerten Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft, Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 12, Düsseldorf 1968, S. 13.

an zahlreiche Empfänger ausgeliefert werden müssen. Wie die Aufteilung der beförderten Güter auf Entfernungsstufen in Tabelle 14 zeigt, werden 54,6 % der beförderten Tonnen im Werkverkehr bis zu 150 km Entfernung transportiert und 33,8 % bis zu 300 km. Die übrigen Beförderungsfälle, die in den Entfernungsstufen über 300 km liegen, sind für die Bundesbahn durchaus interessant¹⁾. Was die Substituierbarkeit hinsichtlich der transportierten Güter betrifft, so hat eine Umfrage bei den Generalvertretungen der Deutschen Bundesbahn Anfang 1969 ergeben, daß aufgrund der erhöhten Besteuerung des Werkfernverkehrs als Folge des Leber-Plans 1,1 Mill. Tonnen Beförderungsgut, insbesondere Baustoffe, Walzwerkserzeugnisse, Eisen-, Blech- und Metallwaren, auf die Deutsche Bundesbahn übergewandert sind²⁾.

1. Die Struktur des Werkfernverkehrs in der Bundesrepublik

Der Werkverkehr allgemein ist rechtlich und nicht betriebswirtschaftlich definiert³⁾. Er findet für den Straßengüterverkehr seine Regelung in den §§ 48 bis 52 des Güterkraftverkehrsgesetzes. Nach § 48 Abs. 1 wird unter Werkverkehr jede Beförderung von Gütern für eigene Zwecke verstanden, d. h. ein Unternehmen, das kein Transportunternehmen ist, führt für eigene Zwecke Transporte durch. Eindeutiger wäre es zweifelsohne, anstelle von Werkverkehr von Eigenverkehr zu sprechen⁴⁾, da nicht nur Industrieunternehmen

1) Vgl. Peters, E.: Bundesbahn und Werkverkehr, in: Fragen des Werkverkehrs, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 10, Köln 1970, S. 68.

2) Vgl. ebenda, S. 68.

3) Vgl. Illetschko, L.: Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Wiesbaden 1959, S. 39.

4) Vgl. Eichler, S.: Der Werkverkehr und die Verladerschaft, in: Fragen des Werkverkehrs, a. a. O., S. 89; Allemeyer, W.: Die Einordnung des Werkverkehrs im Ausland, in: Die Einordnung des Werkverkehrs in die Verkehrswirtschaft, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 60, Göttingen 1970, S. 149.

Werkverkehrsfahrzeuge im Sinne des Gesetzes einsetzen, sondern auch Handels- und Dienstleistungsunternehmungen. Damit würde auch besser den im Ausland verwendeten Begriffen entsprochen¹⁾.

Der Werkverkehr auf der Straße wurde mit der Verkehrspolitik der Nachkriegszeit vor allem aus folgenden Gründen bekämpft: Die Senkung der Zahl der Werkverkehrsfahrzeuge sollte zur Straßenentlastung beitragen. Außerdem sollte ein Beitrag zur Verbesserung der wirtschaftlichen und finanziellen Lage der Bundesbahn geleistet werden. Mittelstandsfreundliche Gesichtspunkte zugunsten des gewerblichen Güterfernverkehrs spielten ebenfalls eine Rolle²⁾. Mit einem vierten Argument dürfte in Zukunft verstärkt zu rechnen sein, nämlich mit dem der Treibstoffersparnis³⁾. Da die Verkehrspolitik jedoch nicht konsequent genug eingehalten wurde, kam es, insbesondere nach dem Wegfall steuerlicher Belastungen zum 31. Dezember 1971, zu einer starken Zunahme, insbesondere des Werkfernverkehrs⁴⁾, dessen Stellung in der Verkehrswirtschaft im Jahr 1973 aus Tabelle 13 ersichtlich ist.

Als zentrale Strukturmerkmale des Werkfernverkehrs⁵⁾ werden von Willeke

-
- 1) Vgl. Allemeyer, W., a. a. O., S. 149; die Bezeichnungen lauten auf eigenvervoer, transport pour compte propre oder transport privé, transport on own account oder private carrier.
 - 2) Vgl. Schöne, K.: Der Werkverkehr mit Lastkraftwagen, in: Fragen des Werkverkehrs, a. a. O., S. 12.
 - 3) Vgl. o. V.: Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, in: DVZ, Nr. 147 vom 8. 12. 1973, S. 2.
 - 4) Vgl. o. V.: 1972: Starke Ausdehnung des Werkfernverkehrs, in: DVZ, Nr. 14 vom 1. 2. 1973, S. 14.
 - 5) Von Werkfernverkehr wird dann gesprochen, wenn ein Transport über die Nahzone hinausgeht (vgl. Puf, P. R.: Die Einordnung des Werkverkehrs auf der Straße in die Verkehrswirtschaft, in: Die Einordnung des Werkverkehrs in die Verkehrswirtschaft, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, hrsg. von H. St. Seidenfus, Heft 60, Göttingen 1970, S. 73).

Tabelle 13: Anteile der Verkehrsträger am Güterverkehr (tkm in %)

Jahr	Eisen- bahn	Binnen- schifffahrt	Straßen- güterfern- verkehr	Rohöl- fern- leitungen	Werk- fern- verkehr
1969	43, 9	26, 1	17, 8	8, 1	4, 0
1970	44, 9	25, 4	17, 9	7, 8	3, 9
1971	42, 8	24, 3	19, 6	8, 8	4, 4
1972	41, 5	24, 0	21, 0	8, 8	5, 0

Quelle: Der Bundesminister für Verkehr: Bericht über die Auswirkungen der während der 6. Legislaturperiode erfolgten Maßnahmen zur schrittweisen Liberalisierung des Straßengüterverkehrs, Bonn 25. 9. 1973, S. 11.

und Aberle¹⁾ folgende Kriterien angeführt:

1. die Aufteilung der Beförderungsleistung im Werkfernverkehr nach Entfernungsstufen;
2. die Entwicklung des Lastkraftwagenbestandes und der Ladekapazität;
3. die Struktur des Transportaufkommens nach Gütergruppen;
4. die regionale Aufteilung der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen.

Werden die Entfernungsstufen der Beförderungsleistungen in vier Stufen zusammengefaßt, so ergibt sich das in Tabelle 14 dargestellte Bild. Auf einen Vergleich der Werte mehrerer Jahre wurde verzichtet, da nur geringfügige Abweichungen vorliegen. Das Schwergewicht der Beförderungsleistungen im Werkfernverkehr liegt deutlich im Bereich bis zu 300 km.

1) Vgl. Willeke, R. und Aberle, G.: a. a. O., S. 58.

Tabelle 14: Beförderungsleistung im Werkverkehr nach zusammengefaßten Entfernungsstufen im Jahr 1973

km	in 1000 t	%	tkm	%
0 - 150	32.210,7	54,6	3.262,3	31,6
151 - 300	19.946,6	33,8	4.106,5	39,8
301 - 500	5.090,2	8,7	1.920,9	18,6
501 und mehr	1.693,5	2,9	1.031,1	10,0
Summe	58.941,0	100,0	10.320,8	100,0

Quelle: Vom Verfasser zusammengestellt und errechnet nach den Statistischen Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 20. Jg. (1974), Heft 4, Übersicht 501.

Wie die Tabellen 15 und 16 zeigen, hat sich der Bestand an Lastkraftwagen im Werkfernverkehr von 1965 bis 1971 um etwa 31 % und die Ladekapazität der Fahrzeuge um 36 % erhöht. Bemerkenswert ist der Trend zum schweren Fahrzeug, woraus die Absicht der Unternehmen mit Werkfernverkehr deutlich wird, langfristig Eigenverkehr zu betreiben.

Tabelle 15: Entwicklung des Lastkraftwagenbestandes im Werkfernverkehr

Nutzlast in t	1965		1968		1971	
	Anzahl	%	Anzahl	%	Anzahl	%
4,0 - 4,49	2.420	5,9	2.473	5,2	3.298	6,1
4,5 - 4,99	6.557	15,9	5.798	12,2	5.298	9,8
5,0 - 5,99	10.551	25,7	10.861	22,8	10.016	18,6
6,0 - 9,99	21.101	51,3	27.377	57,4	32.533	60,3
über 10,00	512	1,2	1.206	2,5	2.782	5,2
Summe	41.141	100,0	47.715	100,0	53.927	100,0

Quelle: Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, Frankfurt 1973, S. 18.

Tabelle 16: Entwicklung der Ladekapazität im Werkfernverkehr (in t)

Fahrzeugart	1965	1968	1971
Lastkraftfahrzeuge über 4 t	244.748	314.919	362.990
Anhänger der vorge- nannten Lastkraft- fahrzeuge	151.942	172.202	168.046
Anhänger der Zug- maschinen mit mehr als 55 PS	66.345	90.660	99.826
Summe	463.035	577.871	630.862

Quelle: Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.: Verkehrs-
wirtschaftliche Zahlen 1973, Frankfurt 1973, S. 18.

Die Art der im Werkfernverkehr beförderten Gütergruppen ist über einen längeren Zeitraum relativ konstant geblieben. Der Schwerpunkt liegt bei den Beförderungen von land- und forstwirtschaftlichen Produkten, Getränken sowie industriellen Halb- und Fertigwaren¹⁾. Stark ausgeweitet hat sich nach 1971 lediglich der Transport von Mineralölerzeugnissen und von Baumaterialien²⁾.

Zur Frage der regionalen Aufteilung der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen wird häufig versucht, nachzuweisen, "daß sich der Werkfernverkehr insbesondere in den Regionen stark ausgeweitet hat, in denen das Angebot und damit die Kontingente des gewerblichen Güterfernverkehrs eine bedarfsgerechte Nachfrageanpassung nicht zulassen"³⁾. Dieser Nachweis

1) Vgl. Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 20. Jg. (1974), Heft 4, Übersicht 501; Puf, P.R.: a. a. O., S. 62.

2) Vgl. o. V.: 1972: Starke Ausdehnung des Werkfernverkehrs, a. a. O., S. 14.

3) Willeke, R. und Aberle, G.: a. a. O., S. 13.

konnte jedoch bis jetzt nicht schlüssig erbracht werden.

Mit der Bezeichnung des Werkfernverkehrs als Verkehrsluxus¹⁾ wird gemeinhin die geringe Beförderungsmenge je Fahrzeugeinheit kritisiert, die nur die Hälfte der Menge beträgt, die im gewerblichen Güterfernverkehr pro Fahrzeug transportiert wird. Auch verfügt der Werkfernverkehr über fast dreimal so viele Zugfahrzeuge wie der gewerbliche Güterfernverkehr, wie aus Tabelle 17 ersichtlich wird. Aufgrund der geringen durchschnittlichen Transportentfernung ergibt sich für den Werkfernverkehr im Vergleich zum gewerblichen Güterfernverkehr eine Gesamtverkehrsleistung in Tonnenkilometer von nur einem Viertel der Tonnenkilometer des Güterfernverkehrsgewerbes²⁾. Diese Situation bringt nicht nur für das einzelne Werkfernverkehr betreibende Unternehmen Nachteile mit sich³⁾, sondern es treten auch gesamtwirtschaftlich negative Erscheinungen auf, indem durch den Werkfernverkehr eine Verengung der öffentlichen Verkehrsmärkte⁴⁾ oder eine Aushöhlung des Fremdverkehrsangebots bewirkt wird⁵⁾. Ein produktivitätsfördernder Wettbewerb kann sich unter derartigen Umständen nicht entfalten.

-
- 1) Vgl. o. V.: Die Transportorganisation der verladenden Wirtschaft ist stark reformbedürftig, in: DVZ, Nr. 5 vom 11. 1. 1969, S. 15.
 - 2) Ein Leistungsvergleich des Werkfernverkehrs mit der Eisenbahn ist möglich, führt jedoch aufgrund der unterschiedlichen transporttechnischen Systeme zu verzerrten Aussagen.
 - 3) Die Kosten des Werkfernverkehrs werden als um 20 - 30 % über den entsprechenden Tarifen der Bahn liegend angegeben (vgl. Eggenberger, E.: Die Problematik einer Einbeziehung des Werkverkehrs in den Huckepackverkehr der DB, in: Rationeller Transport, 20. Jg. (1971), S. 83).
 - 4) Vgl. Binnenbruck, H.H.: Gewerblicher Güterfernverkehr und Werkfernverkehr, a. a. O., S. 50; vgl. Peters, E.: Bundesbahn und Werkverkehr, a. a. O., S. 73.
 - 5) Vgl. Oettle, K.: Lizenzierung im Werkfernverkehr, in: DVZ, Nr. 25 vom 29. 2. 1972, S. 2.

Tabelle 17: Werkfernverkehr und gewerblicher Güterfernverkehr im Leistungsvergleich (1971)

Kategorien	Werkfernverkehr		Güterfernverkehr	
Fahrzeugeinheiten (Zugfahrzeuge)	64.373	Stück	26.532	Stück
Ladekapazität (einschließlich Anhänger)	630.862	t	531.571	t
Beförderte Menge pro Fahrzeug- einheit	44,8	Mill. t	106,6	Mill. t
Durchschnittl. Entfernung	696	t	4.017	t
	182	km	277	km

Quelle: Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr; Aufgabe und Wirken, Köln 1973, S. 135 f.

2. Die Einbeziehung des Werkfernverkehrs in den Huckepackverkehr¹⁾

Die Zulassung des Werkfernverkehrs zum Huckepackverkehr wurde Anfang März 1971 nach Verhandlungen zwischen der Deutschen Bundesbahn und der Kombiverkehr KG einerseits und Vertretern der Wirtschaft andererseits beschlossen²⁾. Die Abwicklung soll über die Kommanditisten der Kombiver-

1) Damit ist eine Zusammenarbeit des Werkfernverkehrs mit der Kombiverkehr KG gemeint. Eine Zusammenarbeit mit der Transfracht scheidet aus dem Grund aus, da die Zustellung der Container zu 95 % im bahneigenen Regieverkehr erfolgt. (Vgl. hierzu Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Containerverkehr, a. a. O., S. 17).

2) Vgl. o. V.: Werkverkehr kann "huckepack" fahren, in: DVZ, Nr. 27 vom 4. 3. 1971, S. 1.

kehr KG, also über Unternehmer des gewerblichen Güterfernverkehrs erfolgen, obwohl bereits ein Jahr zuvor eine Umfrage des DIVO-Instituts ergeben hatte, "daß ein Interesse an einer Beteiligung des Werkfernverkehrs am Huckepackverkehr nur dann besteht, wenn der Werkfernverkehr direkt daran teilnehmen kann"¹⁾.

Eine staatliche Förderung dieser Form der Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße hat insofern bereits stattgefunden, als aus dem schon erwähnten Investitionshilfeprogramm der Bundesregierung auch Zuwendungen an Firmen gezahlt wurden, die ihren Werkfernverkehrs-Fuhrpark teilweise auf den kombinierten Verkehr umstellten und dafür Fahrzeuge und Wechselaufbauten anschaffen mußten²⁾.

Wie die bisherigen Erfahrungen gezeigt haben, war das Angebot der Kombiverkehr KG vom 12. 3. 1971 weder in der Preisgestaltung noch in der praktischen Abwicklung für die Werkfernverkehr betreibenden Unternehmer attraktiv genug, so daß von der neuen Möglichkeit der Zusammenarbeit nicht in größerem Umfang Gebrauch gemacht wurde³⁾. Es entsteht daher der Eindruck, als sei eine verkehrspolitische Maßnahme wegen ungenügender sachlicher Vorbereitung in der Anwendung gescheitert.

Bei der Prüfung der Voraussetzungen für eine Einbeziehung des Werkfernverkehrs in den Huckepackverkehr kann davon ausgegangen werden, daß die Substituierbarkeit der Leistungen des Werkfernverkehrs in "nennens-

-
- 1) Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Huckepackverkehr, a. a. O., S. 47.
 - 2) Vgl. Wittrock, K.: Aktuelle verkehrspolitische Lage unter besonderer Berücksichtigung des Güterkraftverkehrs, a. a. O., S. 5.
 - 3) Dies wurde dem Verfasser in einer schriftlichen Auskunft der Kombiverkehr KG, Frankfurt, am 27. 5. 1974 mitgeteilt.

wertem Umfang auch zur Bundesbahn"¹⁾ besteht. Scholtissek²⁾ weist darauf hin, daß 1957 die Verkehrsströme im Werkfernverkehr weitgehend parallel zu denen des gewerblichen Güterfernverkehrs und der Eisenbahn verliefen.

Das potentielle Aufkommen des Werkfernverkehrs für den Huckepackverkehr wurde für 1970 auf maximal 6 % (ca. 2, 4 Mill. Tonnen) geschätzt³⁾. Dieses Ergebnis kam dadurch zustande, daß ein Drittel vom Gesamtaufkommen des gewerblichen Güterfernverkehrs über 300 km von etwa 18 % zugrunde gelegt wurde⁴⁾.

Eine Verladerbefragung hat ergeben, daß nur etwa 30 % der Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen bereit sind, sich am Huckepackverkehr zu beteiligen. Dieser geringe Prozentsatz kooperationswilliger Unternehmer beruht darauf, daß in vielen Fällen (61 %) nur ein Lastkraftwagen zur Verfügung steht⁵⁾ und daß die Zahl der Sattelanhänger nur etwa ein Drittel der vorhandenen Anhänger beträgt⁶⁾. Für einen Werkfernverkehr betreibenden Unternehmer ist es ohne die Hilfe eines gewerblichen Transportunternehmers schwierig bzw. unmöglich, den Zu- und Abtransport seines Fahrzeugs

1) Peters, E.: Bundesbahn und Werkverkehr, a. a. O., S. 68.

2) Vgl. Scholtissek, R.: Güterströme auf Schiene und Straße, I. Teil, in: Transportkette, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Frankfurt/Main, Heft 1, Düsseldorf 1963, S. 16.

3) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Huckepackverkehr, a. a. O., S. 48.

4) Im Werkfernverkehr sind es jedoch nur ca. 12 % des Gesamtaufkommens, die über 300 km hinaus befördert werden.

5) Vgl. o. V.: Werkfernverkehr auf der Schiene, in: Transport-Dienst, 44. Jg. (1971), S. 475.

6) Vgl. Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr: Aufgabe und Wirken, a. a. O., S. 136.

zum und vom Umschlagbahnhof reibungslos zu organisieren. Darüber hinaus muß es bei einer Beförderung seines Fahrzeugs im Huckepackverkehr einen Teil seiner Dispositionsfreiheit aufgeben, die für ihn lt. Umfrageergebnis eine wichtige Rolle spielt¹⁾.

Aus diesen strukturell bedingten Gegebenheiten des Werkfernverkehrs entstehen bei einer Zulassung zum Huckepackverkehr weitere eng zusammengehörende Probleme, wie die Frage des Beförderungspreises und die Frage der wettbewerblichen Abgrenzung gegenüber dem Eisenbahngüterverkehr und dem gewerblichen Straßengüterverkehr.

Eggenberger²⁾ kommt in seiner Analyse zu dem Ergebnis, daß aus leistungsmäßigen Gründen für den Werkfernverkehr kein Anreiz bestehe, in den Huckepackverkehr zu gehen. Ein Anreiz könnte nur über den Preis erfolgen, wobei insbesondere die Anwendung der sog. "Katteneser Sätze" auch für den Werkfernverkehr gefordert wird. Dagegen ist jedoch einzuwenden, daß dann der Grundsatz der Werttarifizierung bei der Bahn nicht mehr länger aufrecht zu erhalten wäre³⁾. Außerdem muß damit gerechnet werden, daß sich ein Teil des bisherigen hochwertigen Wagenladungsverkehrs der Bahn in den Huckepackverkehr verlagern würde, wenn der Werkfernverkehr in den Genuß dieses vorteilhaften Tarifes käme. Bei der Betrachtung des Preisproblems spielt auf seiten des Werkfernverkehrs ferner eine Rolle, daß

-
- 1) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Das Nachfrageverhalten der verladenden Wirtschaft im Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland, in: Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 43, Hof/Saale o.J., S. 28.
 - 2) Vgl. Eggenberger, E.: a. a. O., S. 82.
 - 3) Vgl. Böttger, W.: Probleme des Huckepackverkehrs, in: Transportkette, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Frankfurt/Main, Heft 9, Düsseldorf 1965, S. 37.

wegen der häufig anfallenden Leerfahrten¹⁾ bei einer Beteiligung am Huckepackverkehr finanzielle Einbußen entstehen würden. Es kann aber nicht Aufgabe eines öffentlichen Verkehrsbetriebes sein, den Verkehrsluxus einiger Privatunternehmen durch eine an einer geringen Auslastung orientierte Tarifpolitik zu unterstützen.

Im Vergleich zum gewerblichen Straßengüterverkehr wäre der Werkfernverkehr bei einer Einbeziehung in den Huckepackverkehr im Vorteil, da keine vergleichbaren Konzessionen vorhanden sind, die bei der Bahn vorübergehend hinterlegt werden könnten.

Die dargestellten Probleme machen deutlich, daß die strukturellen Voraussetzungen des Werkfernverkehrs für eine Einbeziehung in den Huckepackverkehr denkbar ungünstig sind. Das Angebot der Bahn, dem Werkfernverkehr Ganzzugseinheiten auf bestimmten Strecken zu einem Pauschalpreis zur Verfügung zu stellen²⁾, hat sich wegen des unregelmäßig anfallenden und zu geringen Transportaufkommens als nicht durchführbar erwiesen.

Ein wirksames Mittel zur Einschränkung des Transportaufkommens im Werkfernverkehr zugunsten des kollektiven Verkehrs dürfte die Beeinflussung der Kostenseite sein, wie die Besteuerungsmaßnahmen des Leber-Plans gezeigt haben³⁾. Nach der steuerlichen Entlastung des Werkfernverkehrs

1) Eggenberger führt hierzu aus:

"Der Auslastungsgrad des Werkverkehrs liegt bei ca. 40 %, d. h. 60 % aller Fahrten erfolgen mit leeren oder nur teilweise ausgelasteten Fahrzeugen" (Eggenberger, E.: a. a. O., S. 83).

2) Vgl. o. V.: Werkfernverkehr auf der Schiene, a. a. O., S. 473.

3) Im Jahr 1969 hatte der Werkfernverkehr gegenüber dem Vorjahr einen Verkehrsschwund von ca. 4 Mill. Tonnen zu verzeichnen, d. h. 10 % seiner Beförderungsmengen, während Bahn und gewerblicher Güterfernverkehr Zuwächse zu verzeichnen hatten (vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 1972, Berlin 1972, S. C 131).

mit Beginn des Jahres 1972 war wieder eine starke Ausweitung seiner Verkehrsleistungen festzustellen¹⁾. Eine ähnliche Entwicklung kann bereits in den Jahren 1963 bis 1967 nach der Senkung der damaligen Beförderungssteuer verzeichnet werden.

Eine drastische Erhöhung der Treibstoffpreise würde sicherlich eine psychologische Wirkung nicht verfehlen und die Kooperationsbereitschaft fördern, denn eine exakte Kostenrechnung kann beim Werkfernverkehrsunternehmer nicht vorausgesetzt werden²⁾.

Eine eventuelle Sonderbesteuerung des Werkfernverkehrs wird durch ein Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 22.5.1963 (BVerfGE 16, 147) abgestützt, wonach deren Zulässigkeit bei Vorliegen schwerwiegender Gemeinschaftsinteressen, Eignung und Verhältnismäßigkeit der Mittel sowie Zumutbarkeit des Eingriffs als gegeben angesehen wird. Die europäische Verkehrspolitik läßt dagegen eine Sonderbesteuerung im Verkehr nicht mehr zu³⁾. Es gilt vielmehr der Grundsatz der freien Wahl des Transportmittels, der nur dann durchbrochen wird, wenn er mit gleichrangigen oder übergeordneten verfassungsrechtlichen und verkehrspolitischen Zielen kollidiert⁴⁾.

-
- 1) Vgl. o. V. : 1972: Starke Ausdehnung des Werkfernverkehrs, in: DVZ, Nr. 14 vom 1. 2. 1973, S. 14.
 - 2) Eine Umfrage des DIVO Instituts im Jahr 1969 hat ergeben, daß nur 14 % der werkverkehrstreibenden Unternehmen eine Kosten- und Rentabilitätsrechnung für den eigenen Fuhrpark durchführen. (Näheres hierzu vgl. bei Binnenbruck, H. H. : Gewerblicher Güterfernverkehr und Werkfernverkehr, in: Fragen des Werkverkehrs, a. a. O., S. 57).
 - 3) Vgl. Puf, P., a. a. O., S. 78.
 - 4) Vgl. Binnenbruck, H. H. : Lizenzierung des Werkfernverkehrs auf der Straße, in: Siller-Verkehrsbrief, 25. Jg. (1971), Nr. 31 - 32, S. 9.

Zusammenfassend kann aus den bisherigen Erfahrungen abgeleitet werden, daß eine finanzielle Belastung des substituierbaren Werkfernverkehrs die Kooperationsneigung der Unternehmer sicherlich erhöhen würde, wobei es nicht so sehr auf die absolute Höhe der Belastung ankäme; wichtig wäre vor allem die psychologische Wirkung.

Außerdem ist zwecks Kooperationsförderung die mögliche Entlastung der im kombinierten Verkehr eingesetzten Straßenfahrzeuge von der Kraftfahrzeugsteuer zu erwähnen¹⁾.

Dazu kommt das Angebot eines fünfprozentigen Rabatts auf die RKT-Sätze sowie einer kostenlosen Zu- und Abfuhr der Ladegefäße von und nach den Kombibahnhöfen. Wie sich inzwischen jedoch gezeigt hat, wird der Frachtabschlag in Höhe von fünf Prozent von der Verladerschaft als zu geringer Gegenwert für den Einsatz von eigenen Sattelauflegern und Wechselaufbauten angesehen²⁾.

Das zur Zeit praktizierte Lizenzierungsverfahren³⁾ geht in seiner gegenüber den ursprünglichen Vorschlägen abgeschwächten Form davon aus, daß Anträgen auf Aufnahme des Werkfernverkehrs grundsätzlich stattzugeben ist⁴⁾. Die Beförderungsbescheinigung wird nur dann versagt, wenn ein annehmbares Angebot der Eisenbahn auf Übernahme der Beförderungsvorhaben vorliegt. Damit ist eine echte Möglichkeit zur Einschränkung des Werkfernverkehrs ebenfalls nicht gegeben.

1) Vgl. Teil B III dieser Arbeit.

2) Vgl. o. V.: Werkfernverkehr auf der Schiene, a. a. O., S. 475.

3) Vgl. Teil B IV 3 dieser Arbeit.

4) Vgl. o. V.: Werkfernverkehr darf Bundesbahn nicht stören, in: WICO, Nr. 50 vom 11. Dezember 1971, S. 5.

Im Rahmen einer verschärften Form des Lizenzierungsverfahrens wäre als erstes der Vorschlag des Bundesverbandes des Deutschen Güterfernverkehrs auf Einführung eines obligatorischen Marktgesprächs aufzugreifen. Außerdem wäre bei der Lizenzvergabe eine Bindung der Transportkapazität an die Schiene möglich. Dem steht jedoch der Vorschlag der EG-Kommission entgegen, Werkfernverkehrstransporte im kombinierten Schiene/Straße-Verkehr vollständig von jeglicher Lizenzierung und Genehmigung zu befreien¹⁾.

Für eine Befreiung soll eine per Bahn zurückzulegende Mindeststrecke von 300 km die Voraussetzung bilden. Da jedoch davon auszugehen ist, daß die Beförderungsbescheinigung unter den jetzigen Umständen jederzeit erteilt wird, kann der Erfolg einer Verkehrsverlagerung im Fall einer Abschaffung des Lizenzierungsverfahrens in der Bundesrepublik als nicht sehr hoch eingeschätzt werden.

Weitere flankierende Maßnahmen der öffentlichen Hand zur Förderung des kombinierten Werkfernverkehrs könnten in einer Investitionsförderung bestehen, analog den bereits empfohlenen Möglichkeiten zur Förderung des allgemeinen kombinierten Ladungsverkehrs. Eine strenge Überwachung der Zweckbindung der zur Verfügung gestellten Zuschüsse oder Darlehen müßte gleichzeitig sichergestellt sein.

Es bleibt noch zu erwähnen, daß bei einer verstärkten Integration des Werkfernverkehrs in den Huckepackverkehr grundsätzlich das gesamte Leistungsangebot der Kombiverkehr KG zur Verfügung gestellt werden muß. Nur so wird das Ziel einer Verkehrsumlenkung auf die Schiene über eine Auslastung vorhandener Huckepackkapazitäten hinaus konsequent verfolgt.

1) Vgl. o. V.: EG-Kommission für Huckepack-Liberalisierung, in: DVZ, Nr. 48 vom 23. 4. 1974, S. 1.

3. Kontakthanbahnung zwischen Werkfernverkehr und Bahn durch das Lizenzierungsverfahren

Durch das Zweite Gesetz zur Änderung des Güterkraftverkehrsgesetzes vom 24. 12. 1971¹⁾ wurde für den Werkfernverkehr mit Fahrzeugen über vier Tonnen Nutzlast oder Zugmaschinen mit einer Leistung von über 55 PS ein Lizenzierungsverfahren eingeführt. Die benötigte Beförderungsbescheinigung wird von der Bundesanstalt für den Güterfernverkehr ausgestellt mit einer Gültigkeit von höchstens fünf Jahren. In Einzelfällen kann die Erteilung einer Beförderungsbescheinigung verweigert werden, nämlich wenn ein offensichtliches Mißverhältnis zwischen Nutzlast des Fahrzeugs und Transportbedarf besteht. Außerdem kann die Lizenz auch dann versagt werden, wenn ein annehmbares Beförderungsangebot der Deutschen Bundesbahn oder einer nicht bundeseigenen Bahn vorliegt. Wurde ein derartiges Angebot abgegeben und ist der Antragsteller nicht bereit, dieses Angebot anzunehmen, entscheidet die Bundesanstalt über die Annehmbarkeit dieses Angebots. Vor ihrer Entscheidung kann sie die Beteiligten zu einem Marktgespräch laden, das unter Umständen auch zu dem Ergebnis führt, daß der Antragsteller seinen Antrag oder die Eisenbahn ihr Angebot zurücknimmt.

Die Anträge werden von der Bundesanstalt wöchentlich in sogenannten Werkfernverkehrs-Verzeichnissen zusammengefaßt, die von der Deutschen Bundesbahn, den nichtbundeseigenen Eisenbahnen, Binnenschiffsgewerbetreibenden, Unternehmern des gewerblichen Güterfernverkehrs sowie Abfertigungs-speditoren eingesehen werden können.

Durch § 50 f. des Güterkraftverkehrsgesetzes wird die Bundesregierung ermächtigt, die Erteilung von Beförderungsbescheinigungen für ein Jahr aus-

1) Vgl. BGBI I 1971, S. 2149.

zusetzen, wenn dies im öffentlichen Interesse erforderlich ist, um einer drohenden oder bereits eingetretenen Gefährdung der Ausgeglichenheit oder Funktionsfähigkeit des Verkehrs oder der Verkehrssicherheit auf den Straßen zu begegnen.

Die bisherigen Erfahrungen mit dem Lizenzierungsverfahren lassen erkennen, daß sich durch die Werkfernverkehrs-Verzeichnisse die Markttransparenz für die zur Einsichtnahme Berechtigten wesentlich verbessert hat. Diese sind an die Antragsteller mit Angeboten herangetreten, wie eine Umfrage der Bundesanstalt ergab¹⁾. Von 4989 Antragstellern erhielten 691 im ersten Jahr nach Inkrafttreten der Gesetzesänderung ein Angebot der Deutschen Bundesbahn, 254 ein Angebot des gewerblichen Güterfernverkehrs, 55 ein Angebot von Abfertigungsspediteuren und 11 ein Angebot von nichtbundes-eigenen Eisenbahnen. Der Bundesanstalt wurden im gleichen Zeitraum jedoch nur 433 Angebote der Deutschen Bundesbahn, 9 von nichtbundeseigenen Eisenbahnen und 10 von der Transfracht übermittelt. Da andererseits im Jahr 1972 516 Anträge zurückgenommen und weitere 279 Anträge nicht weiterverfolgt wurden, wird vermutet, daß die Verlader Angebote der gewerblichen Verkehrsträger angenommen haben. "In zahlreichen Fällen, in denen Unternehmen ihre Anträge auf Beförderungsbescheinigungen vor oder während des Marktgesprächs zurückgezogen haben, ist dies auf Einwirkung der Bundesbahn hin geschehen"²⁾.

Als Nebeneffekt des Lizenzierungsverfahrens dürfte die Verlagerung bisheriger Schienentransporte zum Werkfernverkehr erschwert werden, da ein Unternehmer bei bisheriger Benutzung des Schienenweges mit Sicherheit

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bericht, a. a. O., S. 18.

2) Ebenda, S. 22.

damit rechnen kann, daß die Bahn bei Beantragung der Beförderungsbescheinigung ein annehmbares Angebot abgeben wird¹⁾.

Obwohl im Jahr 1972 nur 11 Anträge auf Beförderungsbescheinigungen abgelehnt wurden, ist die Wirksamkeit des Lizenzierungsverfahrens aufgrund der informellen Kontakte erheblich höher anzusetzen. Inwieweit es im einzelnen zu einer Zusammenarbeit zwischen Werkfernverkehr betreibenden Unternehmen und Bundesbahn gekommen ist, läßt sich nicht exakt ermitteln.

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bericht, a. a. O., S. 24.

V. Übergreifende Koordinationsaufgaben der staatlichen Verkehrspolitik

Die Untersuchung der Kooperationsmöglichkeiten zwischen Straßengüterverkehr und Eisenbahn hat deutlich werden lassen, daß eine wirtschaftlich sinnvolle Kooperation zwischen den beiden Verkehrsträgern nicht losgelöst von bestehenden, oft eigenwirtschaftlich bedingten Zielvorstellungen betrachtet werden kann. Das Problem läßt insbesondere an den Staat als Träger der Verkehrspolitik die Forderung entstehen, unwirtschaftliche Parallelverkehre zu inhibieren. Vielfach scheinen die bestehenden Abgrenzungen Neuregelungen unmöglich zu machen, so daß negative Entwicklungen, anstatt kurzfristig angehalten zu werden, sich über Jahre hinziehen.

Die interne Trennung der Verkehre von Transfracht und Kombiverkehr KG bei der Bundesbahn sei an erster Stelle erwähnt. Obwohl es sich, von der Eigentümerseite her gesehen, um zwei grundverschiedene Gesellschaften handelt, ergeben sich doch in den Aufgabenstellungen starke Ähnlichkeiten, die eine Zusammenfassung sowohl im Binnenverkehr als auch im internationalen Verkehr rechtfertigen würden¹⁾. Die Bahn wirkt mit ihren angekündigten Rationalisierungsbestrebungen solange unglaublich, als sie die sich im kombinierten Verkehr anbietende Möglichkeit zur Bildung von Blockzügen nicht realisiert²⁾.

Eine weitere Maßnahme stellt die stärkere Integration des Werkfernverkehrs

1) Diese Erkenntnis scheint sich auch im Bundesverkehrsministerium durchzusetzen (vgl. o. V.: Bonn regt Kooperation Kombiverkehr/Transfracht an, in: DVZ, Nr. 127 vom 24.10.1974, S. 1).

2) Ergänzend hierzu sei vermerkt, daß sich bei einem verstärkten Einsatz von Blockzügen die Einführung von automatischen Kupplungen mehr und mehr erübrigen würde.

in den Huckepackverkehr dar, die auch von der EG-Kommission in einem Arbeitsdokument empfohlen wird¹⁾. Sie sollte trotz aller derzeit noch unüberwindbar scheinenden Schwierigkeiten im Rahmen einer rationalen Verkehrspolitik zum Zwecke des Umweltschutzes, der Energieeinsparung und zur Erhöhung der Sicherheit im Straßenverkehr bald realisiert werden.

Bei Betrachtung der im Kleingutverkehr in der Bundesrepublik errechneten Kostenunterdeckungen von 800 Millionen DM im Postpaketverkehr, von 230 Millionen DM im Expressgutverkehr und von 800 Millionen DM im Eisenbahnstückgutverkehr²⁾ wird klar, daß sich auch die Lösung des Kleingutproblems nicht nur auf einen Teilbereich erstrecken kann. Nur eine umfassende Kooperation zwischen Bahn und Post einerseits sowie Bahn und Spedition andererseits kann durch Zusammenlegung von Leistungsbereichen eine befriedigende Lösung bringen. Obwohl die Neuordnung des Kleingutverkehrs bereits in verschiedenen Arbeitskreisen ausführlich diskutiert worden ist³⁾, läßt eine umfassende Rationalisierung noch immer auf sich warten.

Im europäischen kombinierten Verkehr fällt dem Staat die Aufgabe zu, die Rechtssicherheit der Transportkette in der Zusammenarbeit mit Nachbarstaaten auch international zu garantieren⁴⁾.

-
- 1) Vgl. o. V. : EG-Kommission für Huckepack-Liberalisierung, in: DVZ, Nr. 48 vom 23. 4. 1974, S. 1.
 - 2) Die Werte beziehen sich auf das Jahr 1972 (vgl. Hammer, K.H. : Überlegungen zur optimalen Arbeitsteilung im Kleingutverkehr, in: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft, a. a. O., S. 87).
 - 3) Vgl. Heldmann, H. : a. a. O., S. 296.
 - 4) Vgl. Woelker, C. : Kombinierte Verkehr in der Verkehrspolitik, a. a. O., S. 66.

C MÖGLICHE KONSEQUENZEN EINER KOOPERATIONSFÖRDERUNG ZWISCHEN STRASSENGÜTERVERKEHR UND ÖFFENTLICHER EISENBAHN

I. Einzelwirtschaftliche Konsequenzen

Zu den Einzelwirtschaften, die von einer Förderung der vertikalen Kooperation berührt werden, zählen sowohl Anbieter von als auch Nachfrager nach Güterverkehrsleistungen. Zwischen beiden besteht durch die Bildung von Transportketten ein enger Zusammenhang, insbesondere durch die Verknüpfung von innerbetrieblichem und zwischenbetrieblichem Transport im kombinierten Verkehr. Zu den Anbietern zählen die Deutsche Bundesbahn als öffentliches Unternehmen sowie Unternehmen des gewerblichen Straßen-güterverkehrs. Als Nachfrager nach Güterverkehrsleistungen treten private Haushalte, private Gewerbebetriebe sowie öffentliche Betriebe und Haushalte auf. Als Zulieferer kommen Sachleistungsbetriebe für Fahrzeuge, Waggons und Spezialladeeinheiten sowie Dienstleistungsbetriebe wie Speditionen, Reedereien und Versicherungen in Frage.

1. Konsequenzen für Nachfrager von Güterverkehrsleistungen

Der Nachfrager nach Güterverkehrsleistungen hat bei einer verstärkten Kooperation der beiden Verkehrsträger Straßengüterverkehr und Eisenbahn erhebliche Vorteile. Allgemein läßt sich sein Wunsch nach einem differenzierten Verkehrsangebot leichter als bisher erfüllen.

Der Container beispielsweise ist nicht nur hinsichtlich der Transportlast, sondern auch im Hinblick auf das Ladegut aufgrund von Spezialkonstruktion-

nen der Containerhersteller sehr universell einsetzbar. Sein Einsatz kann unmittelbar am Fließband des Verladers beginnen und trägt damit zur Senkung innerbetrieblicher Transport-, Lager- und Umschlagskosten bei. Von besonderer Bedeutung ist die Einsparung von Verpackungskosten, die bis zu 50 % der herkömmlichen Verpackungskosten ausmachen kann¹⁾. Außerdem schützt der Container das Ladegut gegen Beschädigungen auf dem Transport, z. B. gegen Witterungseinflüsse und gegen Diebstähle, die im konventionellen Verkehr besonders bei Umladungen auftreten.

Ähnliche Vorteile erhält der Verlader durch Wechselaufbauten der Lastkraftwagen, die vom gewerblichen Güterfernverkehr als die ideale Form des Binnencontainers bezeichnet werden²⁾.

Nimmt der Verlader über seinen Werkfernverkehr am Huckepackverkehr teil, so kommt er mit Ausnahme des Sondertarifs der Bundesbahn in den Genuß all jener Vorteile, die auch für den gewerblichen Transportunternehmer als Anreiz für eine Teilnahme am Huckepackverkehr dienen³⁾. Allerdings hat er auch eventuelle zusätzliche Kosten zu tragen, die durch Umstellung des Fuhrparks auf Wechselaufbauten und Sattelanhänger entstehen, weil auf den meisten Huckepacklinien keine Lastzüge transportiert werden.

Von einer Umgestaltung des Kleingutverkehrs bei der Bahn werden insbesondere kleine Gewerbebetriebe und private Haushaltungen in ländlichen Räumen berührt. Selbst wenn durch eine enge Kooperation zwischen Bundes-

1) Vgl. Krakewitz, E. v.: Der kombinierte Verkehr, in: Das Flügelrad, 28. Jg. (1973), S. 7.

2) Vgl. o. V.: Die Rolle des Wechselaufbaues und des Huckepackverkehrs im kombinierten Verkehr, in: Der Güterverkehr, 17. Jg. (1968), S. 366.

3) Vgl. hierzu die Einzelvorteile im nächsten Abschnitt dieser Arbeit.

bahn und Straßengüternahverkehr das Leistungsangebot auf der Schiene trotz Schließung weiterer Stückgutbahnhöfe im bisherigen Umfang aufrechterhalten bleiben sollte¹⁾, so ist doch mit einer Erhöhung der Preise aufgrund der größeren Umladehäufigkeit zu rechnen, die besonders zu Lasten dieser Nachfrager geht²⁾. Eine Benachteiligung gegenüber verkehrsgünstiger gelegenen Betrieben oder Haushalten ist die Folge³⁾.

2. Konsequenzen für Anbieter von Güterverkehrsleistungen

Die Eisenbahn wird durch die Kooperation mit dem Straßengüterverkehr im kombinierten Verkehr in die Lage versetzt, gewissen gefährdeten Verkehr zu halten und verlorenen zurückzugewinnen "durch sinnvolle Ausnutzung der Arbeitsteilung im Knotenpunkt- und Flächenverkehr"⁴⁾. Sie kann infolge der Ganzzugkonzeption die zeitraubenden und personalintensiven Rangierarbeiten abbauen und außerdem einen Wagenumlauf von ein bis zwei Tagen erreichen⁵⁾. Wegen der mittleren Versandweite von 470 km⁶⁾ werden hohe Tonnenkilometerleistungen erzielt. Das Leistungsprofil der Bahn wird durch den kombinierten Verkehr mit Hilfe des erforderlichen beschleunigten Umschlags der Ladeeinheiten sowie durch die notwendige Schnelligkeit und Pünktlichkeit der Beförderung sehr positiv beeinflusst.

Allerdings hat die Bundesbahn auch die Hauptlast der Investitionen für die

1) Vgl. Pottgießer, H.: a. a. O., S. 590.

2) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Der Mensch hat Vorfahrt, a. a. O., S. 20.

3) Vgl. Teil C II dieser Arbeit.

4) Schanz: Zur Frage des kombinierten Verkehrs in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, in: Der Güterverkehr, 14. Jg. (1965), S. 208.

5) Vgl. Herrmann, G.: a. a. O., S. 79.

6) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973, S. 1.

Bereitstellung von geeigneten Containern, Waggonen und Terminals zu tragen, für deren Auslastung sie verantwortlich ist. Kostensteigerungen im Huckepackverkehr an die Kombiverkehr KG weiterzugeben, dürfte für die Bahn nach den bisherigen Erfahrungen nur unter großen Schwierigkeiten möglich sein.

Im Bereich des Kleingutsektors kann die Bahn im Rahmen einer Kooperation eigene Personalleistungen durch Leistungen privater Unternehmer ersetzen. Dies gilt insbesondere für den Bahnsammelgutverkehr und den Anwendungsbereich des Stückgutstädtetarifs. Die Gefahr bei Übergang eines geschlossenen Geschäftsbereichs der Bahn auf Nahverkehrsunternehmer oder Spediteure liegt darin, daß sie den unmittelbaren Kontakt zum Kunden verliert.

Der Straßenverkehrsunternehmer als Anbieter von Güterverkehrsleistungen im Fernverkehr macht sich durch eine Teilnahme am Huckepackverkehr die Regelmäßigkeit und Sicherheit der Eisenbahn zunutze. Er kann mit seinen vorhandenen Konzessionen größere Mengen transportieren und zugleich billiger fahren; denn er spart Personalkosten, Treibstoffkosten, Steuern und Abschreibungen durch den Einsatz von fernverkehrsuntauglichen und bereits abgeschriebenen Fahrzeugen¹⁾.

Andererseits hat der Unternehmer die Huckepackfracht aufzubringen, die Umstellung seines Fuhrparks auf Wechselaufbauten und Sattelanhänger vorzunehmen, deren Zu- und Abfuhr und die seiner Fahrzeuge zu bzw. von den Umschlagplätzen zu besorgen und sich in seinen Dispositionen nach den Fahrplänen der Huckepackzüge zu richten²⁾.

1) Vgl. Herrmann, G.: a. a. O., S. 76.

2) Vgl. ebenda.

Fahren Kraftverkehrsunternehmer im Nah- oder Fernverkehr im Auftrag der Deutschen Bundesbahn, so scheiden sie auf Grund der Verträge als selbständige Anbieter von Güterverkehrsleistungen aus dem Markt aus; sie sind vollständig auf die Fahraufträge ihrer Vertragspartnerin angewiesen¹⁾.

Arbeiten Kraftverkehrsunternehmer bei der Flächenbedienung im Stückgutverkehr mit der Bahn zusammen, so dürfen sie laut Vertrag nur Aufträge zur Beförderung von Sammel- und Stückgut von der Bundesbahn übernehmen, behalten jedoch das Risiko des selbständigen Unternehmens²⁾.

Der Vorteil einer gewissen Beschäftigungsgarantie wird durch den Status eines Erfüllungsgehilfen der Bundesbahn erkaufte.

3. Die Konsequenzen für Zulieferbetriebe

Je enger sich die Kooperation zwischen Straßengüterverkehr und Eisenbahn gestaltet, desto mehr haben die Lieferantenzweige auf die Fungibilität der von ihnen erstellten Hilfsmittel für den kombinierten Verkehr (Paletten, Behälter, Wechselaufbauten) zu achten³⁾. Normungsbestrebungen müssen sowohl die Ladeeinheiten im kombinierten Verkehr als auch die Transportmittel der Straße und Schiene sowie die Umschlagtechnik berücksichtigen. Wurden noch vor wenigen Jahren Container ausschließlich nach Gesichtspunkten eines rationellen Schiffstransports und Umschlags im Hafen konzi-

1) Vgl. Vertrag mit Güterfernverkehrsunternehmern, Vordruck der Deutschen Bundesbahn Nr. 77101, § 1; Vertrag für ständigen Einsatz im Güternahverkehr, Vordruck der Deutschen Bundesbahn Nr. 77104, § 1.

2) Vgl. Vertrag über die Flächenbedienung im Stückgutverkehr im Anhang, § 7.

3) Vgl. o. V.: Zusammenfassung der Gesamtdiskussion, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 3, a. a. O., S. 326.

piert, so ist bei verstärkter Kooperation zwischen Straße und Schiene eine Abstimmung der Lademaße der Transportgefäße samt Vereinheitlichung von Aufnahme-, Zentrier- und Verriegelungspunkten vorzunehmen¹⁾. Stoßverzeereinrichtungen an Container-Tragwagen, auf Stützen abstellbare Wechselaufbauten und Ladeeinheiten, die kurze Be- und Entladezeiten ermöglichen, sind weitere Forderungen einer verlängerten Transportkette²⁾.

Die Lieferantenzweige gehen auch heute noch davon aus, daß Großbehälter ein Wettbewerbsinstrument der Reeder bzw. Eisenbahngesellschaften darstellen³⁾. Sie müssen jedoch bei der Entwicklung neuer Behälter auf Einhaltung der gesetzlichen Vorschriften achten. Eine verstärkte Kooperation zwischen Straße und Schiene wird die derzeitige Diskussion über neue Maße und Gewichte beschleunigen; denn je eher es zu Einigungen sowohl im nationalen als auch internationalen Bereich kommt, desto positiver wird sich dies auf den technischen Fortschritt und auf die Wirtschaftlichkeit der Transporte und Umschlagvorgänge auswirken⁴⁾.

-
- 1) Vgl. Gorge, W.: Die technische Entwicklung des kombinierten Verkehrs, Kurzfassung eines Referats gehalten am 26. 10. 1974 auf der Ausstellung Containerization 74 in München, S. 6.
 - 2) Vgl. Waldstätten, W. v. und Linke-Hofmann-Busch: Schienentransport von Containern und Wechselaufbauten, a. a. O., in: Transportkette 1, Schriftenreihe der SGKV, Frankfurt/Main 1973, S. 90 ff.
 - 3) Vgl. Seidenfus, H. St.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des kombinierten Verkehrs, Manuskript eines Vortrags gehalten am 26. 10. 1974 auf der Ausstellung Containerization 74 in München, S. 9.
 - 4) Vgl. Gorge, W.: a. a. O., S. 6.

II. Raumwirtschaftliche Konsequenzen

Die Zusammenhänge zwischen Raum und Verkehr werden seit jeher als besonders eng angesehen; denn eine organisierte Raumüberwindung bedeutet in ihrer Gesamtwirkung für ein bestimmtes Gebiet Raumerschließung und damit Raumordnung¹⁾.

Die räumlichen Eigenschaften der Verkehrswirtschaft entstehen durch "die räumliche Erstreckung der Transportleistungen, die räumliche Festlegung der verkehrlichen Infrastruktur, die zwischen Wirtschaftsräumen und zwischen Orten bestehenden verkehrlichen Affinitäten, das Vorhandensein räumlicher Teilmärkte für Transportobjekte und Verkehrsleistungen sowie die Verschiedenartigkeit, mit der die einzelnen Gebiete an die großen Verkehrsnetze angeschlossen sind"²⁾.

Akzeptiert man als tragendes Prinzip jeder Raumordnung den Abbau des Strukturgefälles zwischen Teilräumen³⁾ eines Landes, so wird von Maßnahmen der Raumordnungspolitik die Schaffung und Gewährleistung gleich-

1) Vgl. Bögel, H.D.: Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: ZfV, 34. Jg. (1963), S. 51; Linden, W.: Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961, S. 125.

2) Oettle, K.: Raumwirtschaftliche Aspekte einer Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs, in: Protokoll der Gemeinschaftstagung der Landesarbeitsgemeinschaften Bayern - Baden/Württemberg der Akademie für Raumforschung und Landesplanung am 29. - 30.1.1970 in Ulm, S. 1 f. (im folgenden zitiert als "Raumwirtschaftliche Aspekte").

3) Unter Raum wird in diesem Zusammenhang eine in ihrer physischen Ausdehnung noch nicht abgegrenzte und mit ökonomischen Aktivitäten besetzte Fläche verstanden. Sinnvollerweise wird dieser nicht näher definierte Raum zum Zweck ökonomischer Analysen in Teilräume zerlegt, die auch als Regionen bezeichnet werden (vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 58).

wertiger Lebensbedingungen in einzelnen Teilräumen erwartet. Diese Lebensbedingungen umfassen auch die Erwerbsmöglichkeiten und die Konsumtionsmöglichkeiten in ihrer jeweiligen regionalen und lokalen Ausprägung¹⁾.

Die Bedeutung von Verkehrswegen und -stationen für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region läßt sich für die Vergangenheit nachweisen. In unmittelbarer Nähe der höherwertigen Wege und Stationen entstand eine starke Agglomeration der Standorte, während in Gebieten mit mangelhafter Verkehrserschließung teilweise Entleerungserscheinungen festzustellen waren²⁾. In diesem Zusammenhang wird auch von Wachstumsraum und Entleerungsraum gesprochen, je nachdem, ob das Wachstum des Sozialprodukts angeregt oder ob seine Schrumpfung bewirkt wird. Ein Indifferenzraum liegt dann vor, wenn weder ein Wachstum noch eine Schrumpfung des Sozialprodukts auf Maßnahmen verkehrspolitischer Art festzustellen ist³⁾.

Die Gestaltungskraft des Verkehrssystems im Hinblick auf raumwirtschaftliche Strukturen liefert ein weiteres Argument für die Notwendigkeit einer verantwortungsbewußten Verkehrspolitik des Staates.

Als besonders geeignete Mittel der Verkehrspolitik zur Einwirkung auf die Raumordnung werden die Infrastrukturpolitik und die Tarifpolitik angesehen⁴⁾. Für die folgenden Überlegungen spielt auch die Organisation der Dienste des öffentlichen Verkehrs eine große Rolle.

1) Vgl. Oettle, K.: Raumwirtschaftliche Aspekte, a. a. O., S. 2.

2) Vgl. Bögel, H. D.: a. a. O., S. 53.

3) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 58.

1. Infrastrukturinvestitionen für den kombinierten Ladungsverkehr

Der kombinierte Ladungsverkehr der Bahn hat die Schaffung von leistungsfähigen Umschlagplätzen zur Voraussetzung, die als Container-Terminals oder Kombibahnhöfe so angelegt sein müssen, daß das Sammeln und Verteilen der jeweiligen Ladeeinheiten möglichst ohne große Wartezeiten vonstaten gehen kann¹⁾. Hierzu sind geeignete Gleisanlagen, Portalkräne, Ladestraßen und Stellflächen für Ladeeinheiten notwendig.

Zur Zeit wickelt die Transfracht ihre Transporte über 53 Containerumschlagplätze ab, wovon 5 unter eigener Regie betrieben werden²⁾. Die Kombiverkehr KG bedient dagegen nur 18 Bahnhöfe mithilfe von 64 Verkehrsverbindungen³⁾. Die Containerumschlagplätze wurden so im Raum verteilt, daß "über sie fast alle wichtigen Orte der Bundesrepublik im Straßennahverkehrszustelldienst zu erreichen sind"⁴⁾.

Die Bundesbahn hat in ihrem Unternehmenskonzept aus dem Jahr 1973 angekündigt, für den Bereich des kombinierten Verkehrs eine intensive betriebswirtschaftliche Durchleuchtung, Bereinigung und Konsolidierung ihres Angebots durchzuführen. Aus unternehmerischer Sicht soll zukünftig die Wirtschaftlichkeit für Neuinvestitionen und Erweiterungen des Angebots allein maßgebend sein⁵⁾. Wird dieser Konzeption gefolgt, und die bereits

1) Vgl. Wenger, H.: Huckepack - Auf neuen Wegen, a. a. O., S. 70.

2) Vgl. o. V.: Zuwachsraten flachen ab, in: DVZ, Nr. 127 vom 24.10.1974, S. 6.

3) Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973, S. 8.

4) Knoll, L.: "Transfracht": Die Verkaufsorganisation der DB für den Containerverkehr auf der Schiene, a. a. O., S. 488.

5) Vgl. Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzept, a. a. O., S. 381.

eingeleiteten Maßnahmen lassen keinen Zweifel daran¹⁾, so entsteht eine weitere Verschlechterung der Bedienung von mittleren und kleineren Zentren durch öffentliche Verkehrsdienste.

Mit der Schließung von Container-Terminals oder Kombibahnhöfen nach einer relativ kurzen Zeit ihres Bestehens wird der Forderung nach einer langfristig vorausschauenden Verkehrsinfrastrukturpolitik nicht entsprochen. Infrastrukturelle Unausgeglichheiten lassen dann in Ballungszentren Großterminals entstehen, die als Engpässe abschreckend auf das Straßengerkehrsgewerbe wirken²⁾.

Bei der Errichtung von Umschlagsplätzen für den kombinierten Ladungsverkehr, insbesondere über den Raum verteilte Container-Terminals der Transfracht, wurde in sinnvoller Weise raumwirtschaftlichen Ausgleichszielen gefolgt und nach dem Vorleistungserfordernis Umschlagkapazitäten in allen Teilen der Bundesrepublik bereitgestellt. Die tatsächliche Aufkommensentwicklung im kombinierten Ladungsverkehr hat sich jedoch nicht immer entsprechend den vorgehaltenen Kapazitäten vollzogen, so daß heute manche Umschlagbahnhöfe bei weitem nicht ausgelastet sind, während andere aufgrund des starken Andrangs hohe Wartezeiten erfordern.

Die raumwirtschaftliche Neutralität wurde von der verkehrsinvestitionspo-

1) Zweite Portalkräne wurden im Laufe des Jahres 1973 in Frankfurt/Main, München und Köln aufgestellt, während die Kräne von Dillingen/Saar nach Hamburg und von Wetzlar nach Bochum gebracht wurden. (Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973, S. 12.)

2) Derartige Engpässe können in der zu geringen Kapazität der Krananlage, dem Fehlen von Abstellgleisen, Rangierlokleistungen und Ladestraßen liegen. (Vgl. Kombiverkehr KG: Jahresbericht 1973, S. 11).

litischen Seite her zunächst gewahrt¹⁾. Dies ist dann nicht mehr der Fall, wenn für die Standortwahl von Umschlagbahnhöfen zu simulieren versucht wird, "der öffentliche Verkehrsbetrieb verhalte sich wie ein privates kaufmännisches Unternehmen"²⁾.

Die von Oettle³⁾ als naiv-wettbewerbsorientiert bezeichnete Verkehrspolitik befürwortet nicht nur eine Schließung⁴⁾, sondern auch eine private Bewirtschaftung von Umschlagbahnhöfen. Daß privat betriebene Bahnhöfe gesamtwirtschaftliche Vorteile bringen, wird als höchst zweifelhaft angesehen. Beispielsweise werden die Personalkosten durch die Beförderungs- und Umschlagstechnik der Bahn bestimmt, die bei privater Bewirtschaftung von der jeweiligen Gesellschaft getragen werden müssen, die dafür einen Abschlag auf die Fracht erhält. Es stellt sich damit die Frage, warum die von privat bewirtschafteten Umschlagbahnhöfen erhofften Rationalisierungseffekte nicht auch durch die Bundesbahn selbst erzielt werden können⁵⁾.

-
- 1) Vgl. Oettle, K.: Standortwahl für große Verkehrsflughäfen in verkehrswirtschaftlicher, raumwirtschaftlicher und schutzpolitischer Sicht, Grundsätze und deren Anwendung auf Süddeutschland, insbesondere auf das Projekt eines Flughafens Stuttgart II, Gutachten, o. O. (München) 1971, S. 38 (im folgenden zitiert als "Flughafengutachten").
 - 2) Ebenda, S. 39.
 - 3) Ebenda, S. 38.
 - 4) Für eine Schließung kommen beispielsweise die Bahnhöfe Freiburg und Neu-Ulm in Frage. (Vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 18.)
 - 5) Hierzu muß jedoch bemerkt werden, daß die Zentralstelle für Betriebswirtschaft und Datenverarbeitung bei der Deutschen Bundesbahn den Arbeitsablauf auf Containerbahnhöfen kritisch untersucht hat. In mangelhafter Organisation wurden noch erhebliche Reserven entdeckt, die sich ohne nennenswerte Investitionen mobilisieren lassen. (Vgl. Krakewitz, E. v.: Der Kombinierte Verkehr in der Bewährung, in: Die Bundesbahn, 21. Jg. (1972), S. 1113 f.).

Eine verstärkte Zusammenarbeit zwischen Bundesbahn und Straßengüterverkehr könnte dazu beitragen, die vorhandenen Umschlagbahnhöfe besser auszulasten und eine zweckmäßige Erweiterung von bestehenden bzw. Errichtung von neuen Bahnhöfen zu bewirken, wodurch die relative Verkehrsgunst von Klein- und Mittelzentren erhalten bzw. gestärkt würde. Durch die Erhaltung bestehender oder die Schaffung neuer Verkehrsverbindungen lassen sich Erschließungseffekte erzielen, die raumordnungspolitisch sehr erwünscht sind. Gleichzeitig könnten in Ballungszentren die Umschlagbahnhöfe entlastet werden, die sich häufig inmitten von Großstädten befinden, um die Straßenentfernung zum Kunden so gering wie möglich zu halten¹⁾. Dabei ist sowohl an die Einbeziehung des Werkfernverkehrs in den Huckepackverkehr als auch an eine Ausweitung der Kooperation im Kleingutverkehr zu denken.

Eine eventuelle Zusammenarbeit von Transfracht und Kombiverkehr KG stellt aufgrund unterschiedlicher Umschlaganforderungen höhere Anforderungen an infrastrukturelle Vorleistungen. Im Containerverkehr besteht eine zeitraubende gegenseitige Abhängigkeit von Kran und Lastkraftwagen, die beim Huckepackverkehr nicht gegeben ist. Bei diesem Verkehr können die Ladeeinheiten neben den Waggons abgestellt werden, "ohne daß bei der Zuführung der Kran oder aber beim Abladen der Lastkraftwagen mitwirken muß"²⁾. Mit dieser Abstellmöglichkeit wird die Forderung nach 500 m langen Gleisen der Kombiverkehr KG begründet.

1) Vgl. Knoll, L. M. und Mündemann, G.: Container mit der Bahn, a. a. O., S. 131.

2) Wenger, H.: Huckepack - Auf neuen Wegen, a. a. O., S. 71.

2. Verkehrsbedienung der Fläche im Kleingutverkehr

Die Frage nach einer Verbesserung der Verkehrsbedienung wirtschaftsschwacher Räume durch Förderung der vertikalen Kooperation läßt sich nur zusammen mit der Darstellung der generellen Wirkungen des Stückgut-Städtetarifs und der geplanten Reduzierung der Stückgutbahnhöfe beantworten.

Der Stückgut-Städtetarif begünstigt 1 500 ausgewählte Städteverbindungen zwischen 45 Versand- und 60 Empfangsorten. Direkte Stückgutverkehre zwischen Verdichtungsgebieten werden verbilligt, während der Regeltarif und die Flächenfrachten eine Verteuerung um sieben bis zehn Prozent erfahren. Das bereits bestehende Preisgefälle zwischen Verdichtungsgebieten und dem flachen Land hat sich durch diesen Tarif erheblich vergrößert¹⁾.

In einem Schreiben an das Bundesverkehrsministerium hat der bayerische Wirtschafts- und Verkehrsminister darauf hingewiesen, daß eine Spaltung des Preisgefüges im Stückgutverkehr den Zielen der Tarifpolitik für die öffentlichen Eisenbahnen widerspreche (§ 6 AEG), "wonach die Tarife den Bedürfnissen des allgemeinen Wohls, insbesondere der wirtschaftlich schwachen und verkehrungünstig gelegenen Gebiete anzupassen seien"²⁾.

Wohl eröffnet der Stückgut-Städtetarif Spediteuren in den Knotenpunktverbindungen Kooperationsmöglichkeiten; bei Nichtannahme des Kooperationsangebots der Bahn ist jedoch mit einem Preiskampf zwischen Spediteur und

1) Vgl. o. V.: Stückgut-Städtetarif: Bayern opponieren, in: DVZ, Nr. 17 vom 10. 2. 1974, S. 1.

2) Mitteilung des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Verkehr, Nr. 1139/74, v. 5. 2. 1974, S. 1.

Bahn im Stückgutverkehr zwischen den Verdichtungsgebieten zu rechnen. Der Spediteur wird in Knotenpunktverbindungen ebenfalls Preisvergünstigungen einräumen, die er durch verminderte Transportqualität und Preiserhöhungen in strukturschwachen Gebieten auszugleichen versuchen wird¹⁾. Im Hinblick auf die raumwirtschaftlichen Konsequenzen ist der Stückgut-Städte-tarif somit abzulehnen.

Die Raumwirksamkeit der Schließung eines Container-Terminals oder Kombibahnhofs, die nicht den gesamten Güterverkehr der Schiene betrifft, ist als nicht so hoch anzusetzen wie die nach Schließung eines Stückgutbahnhofs. Die Stilllegung von Stückgutabfertigungen trifft vor allem kleinere Unternehmen, die nicht auf Selbstbedienung ausweichen können, und private Haushalte, deren Einkäufe durch höhere Transportkosten im Durchschnitt verteuert werden²⁾.

Mit der im Jahr 1970 von der Deutschen Bundesbahn eingeleiteten Stückgutneuordnung sollte durch die Intensivierung der Flächenbedienung von den Eisenbahnknoten aus das Leistungsangebot in den wirtschaftsschwachen Räumen weiter erhöht werden. Bei gleichzeitiger Schließung von Stückgutbahnhöfen wurden seinerzeit 23 000 Orte in ländlichen Räumen zusätzlich in den Haus-Stückgutdienst der Bahn einbezogen³⁾. Theoretisch wäre damit sogar ein Anwachsen des Stückgutaufkommens der Bahn zu erwarten gewesen. Diese Erwartung hat die seit 1970 eingetretene Entwicklung jedoch nicht erfüllt, so daß eher von einer Verschlechterung der Flächen-

1) Vgl. o. V.: Bayern gegen Kleingutkonzept, in: DVZ, Nr. 18 vom 12. 2. 1974, S. 5.

2) Vgl. Oettle, K.: Kleingutverkehr, in: DVZ Nr. 8, vom 19. 1. 1974, S. 2.

3) Vgl. Pottgießer, H.: a. a. O., S. 590.

bedienung gesprochen werden kann¹⁾. Damit hat auch das derzeitige Kooperationsmodell in der Flächenbedienung zwischen Bahn und einem Erfüllungsgehilfen, der die Zustellung besorgt, keine starken akquisitorischen Wirkungen entfalten können.

Da der Nahverkehrsunternehmer für seine Zubringerdienste eine leistungsbezogene Vergütung erhält²⁾, müssen auch die von der Bahn weiterverrechneten Flächenbedienungsfrachten den erbrachten Leistungen, speziell den Umladeleistungen, angepaßt sein. Diese "marktorientierte Anpassung" der Preise an die Kosten führt jedoch zu einem regionalpolitisch schädlichen Gefälle zugunsten der an den Verkehrsknoten gelegenen Ballungszentren³⁾. Eine Verbesserung der Transportsituation wird in einer Einbeziehung des Güterkraftverkehrs in eine gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung gesehen⁴⁾.

1) Vgl. Vorstand der Deutschen Bundesbahn: Unternehmenskonzept, a. a. O., S. 375.

2) Vgl. Andreae, H.: a. a. O., S. 334.

3) Vgl. Görgmaier, D.: Rückzug aus der Fläche - Erosionsprozeß im ländlichen Raum, in: Politische Studien, 25. Jg. (1974), S. 377.

4) Vgl. Institut für Regionalpolitik und Verkehrswissenschaft der Universität Freiburg: Der Einfluß der Raumordnungspolitik auf die Verkehrsteilung zwischen Scheine und Straße im Güterverkehr ländlicher Sanierungsgebiete, Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, Kurzfassung veröffentlicht in: Internationales Verkehrswesen, 26. Jg. (1974), S. 183.

III. Schutzpolitische Konsequenzen

Die Gründe für eine Politik des Umweltschutzes als Korrektiv der technischen und marktlichen Entwicklung sind auch in den nachteiligen Auswirkungen des Verkehrs zu suchen¹⁾. Zu diesen Auswirkungen zählen die Belästigungen, die durch Verkehrslärm, Verunreinigung der Luft und Verschmutzung des Wassers entstehen²⁾. Alle diese Einflüsse haben eine Beeinträchtigung oder einen Verlust der Urbanität zur Folge. Die Unfallträchtigkeit des modernen Verkehrs und der verkehrsbedingte Raubbau an natürlichen Kräften der menschlichen Umwelt sind ebenfalls zu den Nachteilen zu rechnen.

Will man die Beeinflussung der Verkehrsteilung unter Beachtung der unterschiedlichen gesellschaftlichen Kosten und Nutzen³⁾ konkurrierender Verkehrsmittel vornehmen, so wird man bald feststellen, daß es hinsichtlich Unfallträchtigkeit, Energieaufwendigkeit, Raumaufwendigkeit und Lärmaufwendigkeit der einzelnen Verkehrsmittel große Unterschiede gibt. Im Vergleich zur Eisenbahn ist der Straßenverkehr besonders unfallträchtig⁴⁾,

1) Vgl. Oettle, K.: Flughafengutachten, a. a. O., S. 51.

2) Der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen: Auto und Umwelt, Gutachten, o. O. (Wiesbaden) 1973, S. 45 ff.

3) Als gesellschaftliche Kosten werden alle negativen Folgen der Verkehrsentwicklung angesehen, für die nicht die Verkehrsteilnehmer aufzukommen haben, sondern die entweder von Einzelpersonen oder von der Allgemeinheit getragen werden müssen. Die Ersparnis gesellschaftlicher Kosten kann positiv als Stiftung gesellschaftlichen Nutzens betrachtet werden. (Vgl. Oettle, K.: Flughafengutachten, a. a. O., S. 54 ff.).

4) Für genaue Angaben, die auch einen Vergleich zwischen Bahn und Kraftwagen ermöglichen vgl. Bundesminister für Verkehr: Bundesverkehrswegeplan, a. a. O., S. 47 ff.

energie- und raumaufwendig, lärmig und luftbelastend¹⁾.

Die Kooperationsförderung zwischen Straßengüterverkehr und Bundesbahn geht von den "natürlichen" Eignungsbereichen der beiden Verkehrsträger Kraftwagen und Eisenbahn aus und legt bei dieser Betrachtungsweise die bekannten einzel- oder gesamtwirtschaftlichen Vorteile zugrunde, die in der Regel nur die unmittelbaren Vorzüge des zu ersetzenden Verkehrsmittels beinhalten. Die mittelbaren Vorteile, die sich beispielsweise aus einer sparsamen Verwendung von Energiestoffen oder aus der Reinhaltung der Luft ergeben, werden nicht berücksichtigt. Derartige naturale Nutzengrößen bereiten im Gegensatz zu monetären Erträgen einzelwirtschaftlicher Art auch aufgrund ihrer Ungleichnamigkeit Probleme, die oft gewaltsam und zum Nachteil der Aufgabenstellung gelöst werden²⁾.

1. Schutz lebensnotwendiger Ressourcen

Durch Kooperation zwischen Straßengüterverkehr und Eisenbahn sollen die Fern- und Schwertransporte über die Schiene, die Transporte im Nahverkehr dagegen über die Straße abgewickelt werden. Damit wird die Möglichkeit eröffnet, im Fernverkehr³⁾ die umweltfreundlichere Eisenbahn stärker als bisher für Frachtaufkommen aus dem Besitz der Straßenverkehrsunternehmen heranzuziehen⁴⁾.

1) Vgl. Der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen: a. a. O., S. 45 ff.

2) Vgl. Oettle, K.: Flughafengutachten, a. a. O., S. 57.

3) Die negativen Folgewirkungen des Nahverkehrs auf der Straße lassen sich durch allgemeine Maßnahmen planerischer, baulicher und kraftfahrzeugtechnischer Art abbauen. (Vgl. Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen: a. a. O., S. 39 f.).

4) Zu den möglichen Auswirkungen der Kooperationsförderung auf die Verkehrsteilung vgl. Teil C IV dieser Arbeit.

Abgesehen vom Straßenentlastungseffekt und der damit zusammenhängenden Minderung der Unfallgefahr auf den Straßen ist insbesondere die Vermeidung von Raubbau an natürlichen Hilfsquellen als Vorteil anzusehen, die durch die Zusammenarbeit zwischen Bundesbahn und Straßengüterverkehr im kombinierten Ladungsverkehr erreicht wird.

Die Verkehrswirtschaft ist einer der Hauptverbraucher von Energie. Sie trägt dazu bei, unersetzliche Bodenschätze wie Kohle und Erdöl, durch die Motoren direkt oder über die Erzeugung elektrischer Energie angetrieben werden, in Unmengen zu verbrauchen¹⁾. Die Eisenbahn macht bislang als einziges Verkehrsmittel in größerem Maßstab von elektrischen Antrieben Gebrauch, die sich durch eine sparsame Energieumwandlung auszeichnen²⁾. Unter dem Gesichtspunkt einer möglichen Treibstoffeinsparung durch Huckepack-Transporte wurde die Kombiverkehr KG im Herbst 1973 vom Bundesverkehrsministerium beauftragt, einen Maßnahmenkatalog für die Förderung des Huckepack-Verkehrs vorzulegen³⁾. Daraus ist erkennbar, welche große Bedeutung der vertikalen Kooperation für die Energiepolitik beigemessen wird.

Die vom Kraftfahrzeugverkehr emittierten Schadstoffe führen nicht nur zu Verunreinigung der Luft, sondern vielfach auch zu einem vorübergehend starken Sauerstoffverbrauch⁴⁾. Die Abgasentwicklung der Kraftfahrzeuge kann

-
- 1) Vgl. Oettle, K.: Der Verkehr, der Einzelne und die Gesellschaft, in: Analysen zur Unternehmenstheorie, Festgabe für L. L. Illetschko, hrsg. von K. Lechner, Berlin 1972, S. 224.
 - 2) Vgl. Oettle, K.: Der öffentliche Verkehr und die Eisenbahn in der modernen Industriegesellschaft, a. a. O., S. 52.
 - 3) Vgl. o. V.: Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, in: DVZ, Nr. 147 vom 8.12.1973, S. 2.
 - 4) Vgl. Oettle, K.: Der Verkehr, der Einzelne und die Gesellschaft, a. a. O., S. 224 f.

heute technisch im gewünschten Sinne gesteuert werden, was freilich eine Erhöhung der Anschaffungskosten der Fahrzeuge zur Folge hat¹⁾. Der zunehmende globale Sauerstoffverbrauch droht die Weltauerstoffbilanz ins Ungleichgewicht zu bringen; denn die Grenzen der Regenerationsmöglichkeiten dieses lebensnotwendigen Stoffes scheinen in nicht zu weiter Ferne erreicht zu sein²⁾. Die Eisenbahn bietet bei elektrischem Antrieb auch in dieser Hinsicht erhebliche Vorzüge.

Die Raumaufwendigkeit des modernen Straßenverkehrs schafft nach Oettle³⁾ siedlungswirtschaftliche Probleme, erfordert häufig eine Verletzung individueller und gesellschaftlicher Werte und läßt die Grenzen des Bodenvorrats, zumindest in Europa, rasch fühlbar werden. Die Eisenbahn ist dagegen aufgrund ihrer Spurbindung als äußerst raumsparend zu bezeichnen und doch für die Bewältigung sehr dichter Verkehrsströme geeignet.

Da in einer freiheitlichen Wirtschaftsordnung zur Bekämpfung lebensfeindlicher Entwicklungen im Verkehr möglichst vom Gebrauch der rechtlichen Instrumente des Gebots und Verbots abgesehen wird, ist die Kooperationsförderung für die Erreichung schutzpolitischer Ziele systemadäquat; denn sie berührt den Lenkungsmechanismus in seiner Funktionsfähigkeit nicht⁴⁾.

Aufgrund der geschilderten Gesichtspunkte dürfen Investitionshilfen für den kombinierten Ladungsverkehr oder Einnahmeausfälle aus Steuernachlässen

1) Vgl. Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen, a. a. O., S. 15.

2) Vgl. Haber, H.: Unser blauer Planet, Reinbek bei Hamburg 1967, S. 105 ff.

3) Vgl. Oettle, K.: Der Verkehr, der Einzelne und die Gesellschaft, a. a. O., S. 224.

4) Vgl. Tuchtfeldt, E.: Zur Frage der Systemkonformität wirtschaftspolitischer Maßnahmen, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. 18, Berlin 1960, S. 209.

von der öffentlichen Hand nicht als verlorene Subventionen aufgefaßt werden, "stellen sie doch Gegenleistungen für die Stiftung schutzpolitisch erwünschten sozialen Nutzens dar"¹⁾.

2. Erhaltung und Verbesserung von Transportmöglichkeiten

Außer natürlichen Lebensgrundlagen werden durch die moderne technisch-ökonomische Entwicklung im Verkehr auch andere individuelle und soziale Werte gefährdet²⁾. Menschliche Lebenschancen erhöhen sich durch verkehrliche Freizügigkeit, die auch in ländlichen Räumen als ein Grundrecht anzusehen ist.

Die Transportmöglichkeiten werden seit jeher wesentlich durch das Angebot öffentlicher Verkehrsleistungen bestimmt. Die derzeitige Schwächung des öffentlichen Verkehrs beruht vorwiegend auf dem Eigenwirtschaftlichkeitspostulat, das eine Kostendeckung durch Tarifierlöse fordert. Es wird jedoch übersehen, daß dadurch "an anderer Stelle weit mehr als die eingesparten Betriebszuschüsse verlorengeht"³⁾. Die Folge muß eine Ungleichbehandlung der Nachfrager nach Güterverkehrsleistungen sein; denn nicht überall ist ein Ausweichen auf den privaten gewerblichen Verkehr bzw. auf den Eigenverkehr möglich.

1) Oettle, K.: Verkehrswesen und Umweltschutz (Thesen), unveröffentlichtes Manuskript eines Vortrags gehalten im August 1973 in Triest im Rahmen der Corsi Internazionali di Studi Superiori Riguardante l'Organizzazione dei Trasporti nell'Integrazione Europea, S. 8.

2) Oettle, K.: Flughafengutachten, a. a. O., S. 50.

3) Oettle, K.: Verkehrspolitik in der Sackgasse, a. a. O., S. 90.

Das erwähnte naiv verstandene Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit kann sich positiv oder negativ auf die Kooperationsförderung zwischen Schiene und Straße auswirken. Der Rückzug der Bahn aus der Fläche stellt eine Nichterfüllung dieses Prinzips dar. Der Lastkraftwagen muß daraufhin stärker im Zubringer- und Verteilerdienst eingeschaltet werden, so daß sich eine gesamtwirtschaftlich erwünschte Arbeitsteilung durch Verlängerung der Transportkette ergibt. Die Verlagerung öffentlicher Verkehrsdienste auf private Unternehmungen wird dann nicht eine Verschlechterung bzw. Verteuerung des Verkehrsangebots bewirken, wenn gleichzeitig öffentliche Zuschüsse gewährt werden. Die Kooperation der Bahn mit dem Straßengüterverkehr ist eigenwirtschaftlichkeitsbedingt und enthält im Ansatz sogar die Möglichkeit einer Verbesserung des Transportangebots durch Einbeziehung einer größeren Zahl von Klein- und Mittelzentren in die Flächenbedienung.

Zum anderen wirkt sich das Eigenwirtschaftlichkeitsinteresse der Bahn jedoch negativ auf eine Kooperation im Fernverkehr aus. Sie sieht sich dadurch mehr als Wettbewerber der Güterfernverkehrsunternehmer und nicht als Frachtführer im kombinierten Verkehr.

Kommt eine Kooperation zwischen Schiene und Straße im Rahmen der zur Zeit gebotenen Möglichkeiten zustande, so erhöht sich die Verkehrswertigkeit¹⁾ durch den kombinierten Ladungsverkehr, was sich insbesondere in den Merkmalen Massenleistungsfähigkeit, Schnelligkeit, Fähigkeit zur Netzbildung, Häufigkeit der Verkehrsbedienung und Sicherheit niederschlägt. Bei einer Zusammenarbeit der Bahn mit Nahverkehrsunternehmen bleibt trotz gegenteiliger Versicherungen der Bundesbahn die Verkehrswertigkeit des Verkehrssystems in Problemgebieten nicht erhalten²⁾.

1) Vgl. Voigt, F.: Verkehr, a. a. O., S. 71.

2) Vgl. Görgmeier, D.: a. a. O., S. 383 f.

IV. Marktpolitische Konsequenzen

Der Kooperation zwischen den Verkehrsträgern Eisenbahn und Straßengüterverkehr wird ein direkter Einfluß auf den Wettbewerb und die Verkehrsteilung zwischen den beiden Verkehrsträgern zugeschrieben¹⁾.

Während die naive marktwirtschaftliche Verkehrspolitik²⁾ die Verkehrsteilung allein dem Wettbewerb überläßt, wird eine wettbewerbsorientierte und zugleich problembewußte Verkehrspolitik Fehlentwicklungen zu vermeiden suchen, die bei ungehemmtem Wettbewerb entstehen. Die Aufgabe des Staates besteht demzufolge darin, die Kooperation so weit zu fördern, "wie sie positive Auswirkungen erhoffen läßt, dann jedoch gegen sie einzuschreiten, wenn eine Mißallokation der Produktionsfaktoren zu befürchten ist"³⁾.

1. Auswirkungen auf den Wettbewerb im Verkehr

Kooperation und Wettbewerb werden in der Regel als komplementär angesehen; denn beide können als Instrumente zur Verwirklichung einer gesamtwirtschaftlich optimalen Verkehrsteilung eingesetzt werden. Mithilfe der Kooperation läßt sich ein funktionsloser Wettbewerb zwischen Schiene und Straße vermeiden. Auch volkswirtschaftliche Fehlinvestitionen im Verkehrssektor können damit geringer gehalten werden.

Ewers betrachtet als den Gegenstand der vertikalen Kooperation ausschließlich die Modalitäten des Umschlags, die zwischen den kooperierenden Ver-

1) Vgl. Ridder, K.: a. a. O., S. 191.

2) Vgl. Oettle, K.: Flughafengutachten, a. a. O., S. 26.

3) Ridder, K.: a. a. O., S. 191.

kehrsmitteln keine Konkurrenz entstehen lassen, "die durch die Kooperation mit dem Effekt höherer Umschlagspreise beschränkt oder beseitigt werden könnte"¹⁾. Die kooperierenden Unternehmen werden vielmehr daran interessiert sein, die Umschlagskosten so gering wie möglich zu halten, damit der Verlader nicht aus Kostengründen eine andere Transportkette bevorzugt. Aus dieser Sicht kann die Kooperation zwischen Schiene und Straße auch als ein Instrument zur Förderung des Wettbewerbs zwischen verschiedenen Transportketten betrachtet werden. Als Nebeneffekt ist sogar eine Erhöhung des Leistungsangebots möglich, die aufgrund der besseren Ausnutzung vorhandener Kapazitäten durch die vertikale Kooperation entstehen kann und einen Trend zur ruinösen Konkurrenz auszulösen vermag. Der vorhandene Angebotsüberhang auf einigen Verkehrsmärkten wird als deren spezifisches Problem und weniger als Folge der vertikalen Kooperation angesehen²⁾.

Die vertikale Kooperation nur unter dem Aspekt der Umschlagerationalisierung zu betrachten, hieße jedoch die Problemstellung zu sehr vereinfachen. Häufig zielt die komplementäre Kooperation zwischen Bundesbahn und Straßengüterverkehr darauf, daß einer der beiden Partner seine Frachtführereigenschaft zugunsten des anderen aufgibt. "Eine zu Lasten der Versender gehende Wettbewerbsverdünnung wäre hier denkbar"³⁾ und bei entsprechenden Absprachen könnten gebietskartellähnliche Konstruktionen entstehen. Die Marktmacht der Partner auf bestimmten Relationen kann zu einem marktbeherrschenden Verhalten führen, das wettbewerbspolitisch bedenklich stimmen muß.

1) Ewers, H.J.: a. a. O., S. 164.

2) Vgl. Clasen, B.: Rationalisierungsvorteile und Wettbewerbsbeschränkungen durch Kooperationsformen im Verkehr, Diss., Münster 1969, S. 192 f.

3) Vgl. Oettle, K.: Bundesverkehrskonzern, in: DVZ, Nr. 85, vom 17.7.1973, S. 2.

Da die Kooperationsverträge in der Regel kündbar sind, können, auf Dauer gesehen, Verdrängungsstrategien der jeweiligen Partner bzw. Wettbewerber entstehen. Die Bundesbahn könnte bei einem entsprechenden politischen und finanziellen Rückhalt dank ihrer Unternehmensgröße durchaus versuchen, "andere Verkehrszweige niederzuzukonkurrieren"¹⁾.

2. Auswirkungen auf die Verkehrsteilung

Als maßgebende Faktoren, die die Aufteilung des Verkehrsaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger letztlich beeinflussen, werden in der Literatur²⁾ meist folgende genannt:

- " die zu transportierende Menge zwischen den Verkehrsbezirken;
- die Transportkostenverhältnisse zwischen den konkurrierenden Verkehrsträgern auf der Strecke vom Versender zum Empfänger;
- die Transportzeitenverhältnisse zwischen den Verkehrsträgern auf der Transportstrecke;
- die Distanz zwischen dem Versandort und dem Empfangsort;
- der Wert der Ware;
- die relative Qualität des Transportmittels;
- die Verkehrsinfrastruktur "³⁾.

Im Hinblick auf eine Prognose der Verkehrsteilung ist der potentielle Einfluß des staatlichen Instrumentariums zur Förderung der Kooperation abzuschätzen, der sich zum Teil direkt auf die oben angeführten Determinanten auswirkt. Derartige politische Einflüsse sind jedoch kaum exakt prognostizierbar.

1) Oettle, K.: Bundesverkehrskonzern, a. a. O., S. 2.

2) Vgl. Noortmann, H. J.: Modalsplit models in freight transport, in: Freight traffic models, hrsg. von Planning & Transport Research & Computation Co. Ltd., London 1971, S. 125 ff.

3) Prognos AG: a. a. O., S. 34.

Konsequenzen einer Kooperationsförderung lassen sich für alle Determinanten der Verkehrsteilung feststellen. Die zu transportierende Menge kann aufgrund verbesserter Transportqualität und weitergegebener Kostenersparnisse ansteigen. Die Transportkostenverhältnisse zwischen Schiene und Straße werden teils bewußt zugunsten der Schiene verändert, beispielsweise durch Steuerermäßigungen für Fahrzeuge, die im Huckepackverkehr eingesetzt werden, durch Investitionshilfen oder durch entsprechende Tarife. Bei einer Förderung des kombinierten Verkehrs stehen die Umschlagsmodalitäten im Vordergrund und damit die Verkürzung der Transportzeiten über die Erhöhung der Umlaufgeschwindigkeit der Lastkraftwagen oder der Eisenbahnwaggons. "Verschiebungen innerhalb der Zeitrelationen aufgrund solcher Neuerungen sind aber äußerst schwierig abzuschätzen und der Zeitpunkt und das Ausmaß ihrer Realisierung nur schwer abzusehen."¹⁾ Die Transportdistanzen werden für die Verkehrsträgerwahl als verhältnismäßig bedeutungslos angesehen²⁾. Mit Hilfe der Kooperationsförderung entsteht durch gleichzeitige Rationalisierung der Umladevorgänge für die Bahn ein zeitlicher Vorteil, der sie trotz erforderlicher Umladungen auch für kurze Distanzen geeignet macht. Der Wert der Ware wird indirekt durch die mögliche Beschleunigung des Transportvorgangs bei Zusammenarbeit der beiden Verkehrsträger erhöht. Schließlich werden als Folge von Kooperationsförderungsmaßnahmen auch die Qualität der Transportmittel durch Investitionen in Ladeeinheiten und die der Verkehrsinfrastruktur durch Beschaffung von Umschlag-einrichtungen beeinflusst.

Aufgrund der Schwierigkeit der richtigen Einschätzung des potentiellen Einflusses der angeführten Faktoren auf den Modalsplit geht Prognos in der zitierten Untersuchung in einer "status-quo-Prognose" von den gegenwärtigen

1) Prognos AG: a. a. O., S. 40.

2) Vgl. ebenda, S. 44.

Modalsplit-Quoten je Gütergruppe und deren Verkehrsbeziehung aus und überträgt diese auf das Jahr 1985. Im zweiten Schritt werden in einer modifizierten Prognose die Wirkungen laufender verkehrspolitischer Maßnahmen berücksichtigt, wie zum Beispiel die des sogenannten 250-Millionen-Programms.

a) Auswirkungen bei Fortschreibung der derzeitigen Verkehrspolitik

Die Bundesregierung mißt zwar auch weiterhin der Kooperation zwischen Schiene und Straße große Bedeutung bei¹⁾, doch mit umfangreichen Zuwendungen in der Art des in den Jahren 1969 bis 1972 abgewickelten Förderungsprogramms wird kaum mehr zu rechnen sein.

Von den insgesamt 4,8 Mrd. Tonnenkilometern, die aufgrund des Förderungsprogramms zusätzlich durch die Schiene erbracht wurden, entfallen nur 0,61 Mrd. Tonnenkilometer auf den kombinierten Verkehr²⁾, der Rest bezieht sich auf Gleisanschluß- und Stammgleisverkehre. Das Ifo-Institut ist bereits im Jahr 1970 realistischerweise von rund 4 Mrd. Tonnenkilometern oder 20 Mill. Tonnen ausgegangen, mit deren Verlagerung zugunsten der Schiene gerechnet wurde³⁾. Dieser Zuwachs für die Schiene fand Berücksichtigung in den Prognosen für die Jahre 1985/90, die für die Eisenbahn 472 Mill. Tonnen und für den Straßengüterfernverkehr 301 Mill.

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr; Bundesverkehrswegeplan, a. a. O., S. 20.

2) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bericht an die Abgeordneten, a. a. O., S. 3 f.

3) Vgl. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung: Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Gütertransporten in der Bundesrepublik bis zum Jahre 1980, München 1970, S. 65.

Tonnen und damit Anteile von 34 % bzw. 22 % am Gesamtverkehr angeben¹⁾.

Obwohl den Investitionen in Ladeeinheiten und Umschlageinrichtungen für den kombinierten Verkehr im Durchschnitt nur eine Nutzungszeit von acht Jahren zugebilligt wird, ist anzunehmen, daß mit einem Wandel in den Transportgewohnheiten der Verlader auch die notwendigen Ersatzinvestitionen vorgenommen werden. Diese Ersatzinvestitionen lassen sich damit indirekt ebenfalls auf das 250-Millionen-Programm zurückführen, das seinerzeit den ersten Anstoß für eine Ausweitung des kombinierten Ladungsverkehrs in größerem Umfang gegeben hat.

b) Auswirkungen bei verstärkter Förderung der Kooperation zwischen
Bahn und Straßengüterverkehr

Für die Eisenbahn wird derzeit von einem jährlichen Wachstum des Aufkommens im Güterverkehr von 1,1 bis 1,4 % ausgegangen, während im Straßengüterfernverkehr eine jährliche Zunahme des Aufkommens von 3,1 bis 4,2 % erwartet wird. Als Mittel zur Umlenkung der Verteilung von Verkehrszuwachs, die sich leichter vollziehen läßt als die Änderung einer einmal eingetretenen Verkehrsteilung²⁾, wird eine verstärkte Kooperationsförderung in den nächsten Jahren angesehen.

Während die status-quo-Prognose davon ausgeht, daß sich die Determinanten des Modalsplits, soweit sie politisch bestimmt werden, nicht ändern, erfordert das Ziel "Förderung der Kooperation" den verstärkten Einsatz des

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr: Bundesverkehrswegeplan, a. a. O., S. 60.

2) Vgl. Oettle, K.: Die Wandlungsfähigkeit des gegenwärtigen Verkehrssystems, unveröffentlichtes Manuskript eines Vortrags vor der Evangelischen Akademie in Bad Orb am 19. 1. 1974, S. 20.

gesamten verkehrspolitischen Instrumentariums. Da sich im derzeitigen Stadium keine Präferenz für ein bestimmtes Instrument erkennen läßt, kann nur vom gesamten Marktpotential für kombinierte Verkehre ausgegangen werden.

Für die Zukunft müssen die Verkehrsträger zunehmend mit der Entwicklung rechnen, daß die Versender im Zuge der Rationalisierung ihres Vertriebes auch für konventionellen Ladungsverkehr zunehmend Container bzw. Wechselaufbauten verwenden wollen. Das Eindringen von Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs in konventionelle Verkehre ist daher zu erwarten¹⁾.

In der Untersuchung des DIVO-Instituts über die Chancen des Containerverkehrs in der Bundesrepublik²⁾ ist angegeben, daß bis 1975 ein Drittel des für Container geeigneten Transportaufkommens in Containern befördert werde. Das entspricht 5 - 7 Mill. Tonnen pro Jahr. In Anbetracht der bereits im Jahr 1972 allein durch die Transfracht beförderten 168 500 Container, die etwa 3,5 Mill. Tonnen ausmachen, dürfte diese Prognose nicht zu hoch angesetzt sein. Welcher Anteil der vorhandenen Containierungsreserve im nächsten Jahrzehnt realisiert werden wird, hängt nicht zuletzt von gezielten staatlichen Förderungsmaßnahmen ab. Die Kombiverkehr KG schätzt, daß sie bei kontinuierlicher Aufkommenssteigerung um jährlich 400.000 Tonnen im Jahr 1980 4,8 Mill. Tonnen befördern könnte³⁾. Dies wären etwa 3 bis 4 Prozent des Aufkommens des gesamten gewerblichen

1) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Containerverkehr, a. a. O., S. 28.

2) Die aus dem Jahr 1970 stammende Untersuchung wurde durch die seitherige Entwicklung im Containerwesen wesentlich positiver bestätigt als zunächst erwartet. Diese Auskunft erhielt der Verfasser von Herrn Dobler bei der Transfracht am 22. November 1974.

3) Vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 7.

Güterfernverkehrs im Jahr 1980¹⁾. Da nennenswerte Mengen im Kombiverkehr erst über Entfernungen von 350 bis 400 km befördert werden, entspricht das für 1980 geschätzte Aufkommen in Wirklichkeit einem Anteil von 9 bis 12 Prozent am Aufkommen des gewerblichen Straßengüterverkehrs, dessen Tonnage über 300 km ein Drittel seines Gesamtaufkommens ausmacht²⁾.

Wird unterstellt, daß von den 20 Mill. Tonnen, die aufgrund des 250-Millionen-Programms auf die Schiene verlagert wurden, rund 5 Mill. Tonnen auf den kombinierten VVVerkehr entfallen, so könnten aus einer weiteren Förderung des kombinierten Verkehrs im Jahre 1980 zusätzlich 8 Millionen Tonnen auf die Schiene entfallen. Diese Menge setzt sich zusammen aus 5 Mill. Tonnen im Huckepackverkehr und 8 Mill. Tonnen im Containerverkehr auf der Schiene³⁾, wenn ein weiteres Drittel der Containerisierungsreserve innerhalb von fünf Jahren realisiert wird, abzüglich 5 Mill. Tonnen, die dem 250-Millionen-Programm zuzuschreiben sind. Aus dieser Prognose läßt sich der voraussichtliche Bedarf an Zügen und Krananlagen ohne Schwierigkeit errechnen⁴⁾.

1) Vgl. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, a. a. O., S. 66.

2) Der Bundesverband des deutschen Güterfernverkehrs sieht die Grenze der Entwicklungsmöglichkeit des kombinierten Verkehrs bei 20 Prozent der Verkehre über 400 km (vgl. Heimes, A.: Der kombinierte Verkehr im Straßengütertransport, a. a. O., S. 93).

3) Ein Marktanteil der Schiene im Containerverkehr von 70 % wird hier zugrunde gelegt (vgl. Waldstätten, W. v.: Schienentransport von Containern und Wechselaufbauten, in: Transportkette Nr. 1, Schriftenreihe der SGKV, Frankfurt 1973, S. 105).

4) Die Kombiverkehr rechnet bei einem Jahresaufkommen von 5 Mill. Tonnen mit täglich 40 Zügen (28 Waggons mit 18 Tonnen Nettoladung = 500 Tonnen) bei 250 Arbeitstagen. Die durchschnittliche Zugauslastung wird mit 66 Prozent angenommen, so daß tatsächlich 60 Züge pro Tag benötigt werden. Für die Be- und Entladung dieser Züge sind 30 Kräne erforderlich (vgl. Kombiverkehr KG: Stellungnahme, a. a. O., S. 8).

Die Marktanalyse Huckepackverkehr des DIVO-Instituts aus dem Jahr 1970 hat ergeben, daß maximal 6 % des Aufkommens im Werkfernverkehr als potentiellies Aufkommen für den Huckepackverkehr in Frage kommt¹⁾. In Anbetracht der seitherigen Fortschritte bei der Transportrationalisierung durch Container und Wechselaufbauten stellt dieser Wert eine zu pessimistische Schätzung dar. Für das Jahr 1973 ergab die Schätzung ein Aufkommen von ca. 3 Mill. Tonnen²⁾, für das Jahr 1980 könnte mit ca. 5 Mill. Tonnen gerechnet werden³⁾.

Durch Umstrukturierung bestehender Kleingutverkehre auf der Schiene in kombinierten Ladungsverkehr kann eine weitere Abwanderung dieser Verkehre auf die Straße verhindert werden. Bei grundsätzlicher Eignung der Ladeeinheiten des kombinierten Verkehrs für hochwertige Stückgüter läßt sich ein möglicher Aufkommenszuwachs der Schiene nur schwer prognostizieren, da der Spediteur die ihm übergebenen Stückgüter auf der Straße, im Sammeladungsverkehr auf der Schiene, nach dem Stückgutstädtetarif bzw. im eigenen Lastkraftwagen, Sattelaufleger oder Wechselaufbau per Huckepack oder in Containern versenden kann. Es ist insofern wahrscheinlich, daß in den oben angegebenen Prognosewerten bereits Kleingutmengen enthalten sind.

Der durch eine verstärkte Kooperation entstehende höhere Bedarf an Spezialfahrzeugen, Ladeeinheiten und Umschlageinrichtungen kommt den Interessen

-
- 1) Vgl. Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Marktanalyse Huckepackverkehr, a. a. O., S. 48.
 - 2) Vgl. Kraftfahrt-Bundesamt: Statistische Mitteilungen, 20. Jg. (1974), Heft 4, S. 29.
 - 3) Vgl. IFO-Institut für Wirtschaftsforschung, a. a. O., S. 6.

der Zulieferindustrie zweifellos entgegen¹⁾. Ebenso die Tendenz, wegen finanzieller Schwierigkeiten der Bundesbahn eine Privatisierung von Eisenbahnproduktionsmitteln vorzunehmen²⁾.

Die Tätigkeit des Spediteurs als Mittler im Verkehr³⁾, der selbst keine Beförderungen ausführt, wird durch den Strukturwandel, den der kombinierte Ladungsverkehr mit sich bringt, bedroht. "Die Verkehrsträger waren wegen des anfänglich unzureichenden Leistungsangebots der Speditionsunternehmen geradezu gezwungen, unter Umgehung des Gewerbes durchgehende Transportketten aufzubauen."⁴⁾ Der speditionelle Leistungsbeitrag im Containerverkehr kann nur schwer eine eigenständig dispositive Rolle einnehmen. Im Zuge einer weiteren Expansion des Containerverkehrs können Speditionen in enger Anlehnung an Reedereien oder Eisenbahnen sicherlich auch in Zukunft Dienstleistungen erbringen, die von der stärkeren Spezialisierung der angebotenen Containerdienste und von einem steigenden Informationsbedürfnis der verladenden Wirtschaft ihren Ausgang nehmen⁵⁾.

Über eine Beteiligung als Kommanditist an der Kombiverkehr KG werden diese Spediture im Rahmen einer staatlichen Förderung des Huckepack-

-
- 1) Vgl. Oettle, K.: Ökonomismus und Rationalität in der Verkehrspolitik, a. a. O., S. 100 ff.
 - 2) Vgl. o. V.: Anreiz für Huckepack fehlt, in: DVZ, Nr. 128 vom 25. 10. 1973, S. 6; o. V.: Probleme des Fahrzeugbeschaffungsprogramms der DB, in: Siller-Verkehrsbrief, 28. Jg. (1974), Nr. 5 - 6, S. 15 f.
 - 3) Vom Selbsteintritt machen von zehn Speditionsbetrieben vier Gebrauch (vgl. Gottschalk, U. H.: Der Spediteur als Frachtführer und seine Tätigkeit im kombinierten Verkehr, in: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft, a. a. O., S. 39).
 - 4) Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Stellung auf Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft, a. a. O., S. 44.
 - 5) Vgl. ebenda, S. 47.

verkehrs stets mitgefördert; denn sie erhalten damit die Möglichkeit, einen immer größeren Teil ihres Transportaufkommens zu vorteilhaften Bedingungen auf der Schiene befördern zu lassen.

Auf dem Sektor des Stückgutverkehrs dürften für die Spedition zur Zeit die größten Chancen bestehen, in einer verstärkten Zusammenarbeit mit der Bahn zu einer volkswirtschaftlich sinnvollen Lösung beizutragen. Sicherlich sind hier sehr gute Möglichkeiten für eine komplementäre Kooperation vorhanden, doch strebt die Spedition im Grunde keine Kooperation mit der Bahn an, denn sie lehnt sowohl eine Bindung an die Schiene als auch eine Übernahme von Beförderungspflichten ab¹⁾. Das Stückgutproblem kann aber nicht auf dem Wege der Kooperation zwischen Kraftverkehrsspedition und Bundesbahn unter Nichtberücksichtigung aller anderen Interessenten an der Verkehrspolitik gelöst werden.

1) Vgl. o. V. : Bahnstückgutproblem zusammen mit der Spedition lösen, in: DVZ Nr. 105 vom 3.9.1974, S. 1.

ANHANG

Deutsche Bundesbahn

Vertrag
über die
Flächenbedienung im Stückgutverkehr

Dispositive Bestimmungen des Vertrages

(mit +) gekennzeichnet)

§ 8 Abs. 4 Satz 1

§ 11 Abs. 2

§ 19 Abs. 2

Inhaltsverzeichnis

- § 1 Gegenstand des Vertrages
- § 2 Flächenbedienung
- § 3 Stellung des Unternehmers
- § 4 Förderung des Unternehmers
- § 5 Vertragsausführung, Werbung
- § 6 Interessenschutz und Schweigepflicht
- § 7 Wettbewerbsverbot
- § 8 Fahrzeuge
- § 9 Aufstellen der Fahrzeuge auf Bahngelände
- § 10 Personal des Unternehmers
- § 11 Überlassung von Räumen
- § 12 Annahme- und Hilfsauslieferstellen
- § 13 Die Beförderungsleistung
- § 14 Versand
- § 15 Empfang
- § 16 Nachträgliche Verfügung, Empfängeranweisung
- § 17 Einziehen des Beförderungsentgelts und sonstiger Beträge
- § 18 Entgelt des Unternehmers
- § 19 Abfertigung und Abrechnung
- § 20 Haftung
- § 21 Schadensregulierung
- § 22 Inbetriebnahme von Fernverkehrsfahrzeugen
- § 23 Betreuungsstelle
- § 24 Dauer und Lösung des Vertrages
- § 25 Gerichtsstand
- § 26 Besondere Vereinbarungen

Anlage 1⁺⁾ : Bedienungsbereich

Anlage 2 : Fahrzeuge, Ausrüstungsgegenstände und Personal

Anlage 3 : Benachrichtigung über versuchte Ablieferung

Anlage 4 : Bestimmungen für die Abfertigung und Abrechnung

+) Diese Anlagen wurden der Übersichtlichkeit halber nicht mit aufgenommen (Anm. d. V.).

Zwischen

der Deutschen Bundesbahn, vertreten durch
die Bundesbahndirektion

- nachstehend "Bundesbahn" genannt -

und

der Firma

.....

.....

- nachstehend "Unternehmer" genannt -

wird folgender Vertrag geschlossen:

§ 1

Gegenstand des Vertrages

Bundesbahn und Unternehmer vereinbaren die Zusammenarbeit im Stückgutverkehr. Der Unternehmer übernimmt vom
an die Flächenbedienung der Stückgutorte des Stückgutbahnhofs
..... innerhalb des Bedienungsbereiches
..... gemäß Anlage 1 im Namen und im Auftrag der Bundesbahn.

§ 2

Flächenbedienung

- (1) Die Flächenbedienung erfolgt nach Maßgabe von Frachtverträgen, die die Bundesbahn oder eine andere Eisenbahn als Frachtführer mit dem Absender über die Beförderung von Stückgut
- vom Haus des Versenders zum Haus des Empfängers mit oder ohne eine Beförderung auf der Schiene oder
 - vom Haus des Versenders zum Bestimmungsbahnhof oder
 - vom Versandbahnhof zum Haus des Empfängers abgeschlossen hat.

- (2) Der Unternehmer handelt als Erfüllungsgehilfe der Bundesbahn.

§ 3

Stellung des Unternehmers

- (1) Der Unternehmer führt die Geschäfte im Rahmen dieses Vertrages unter der Bezeichnung "Flächenbedienung im DB-Stückgutverkehr".
- (2) Hierdurch wird die Stellung des Unternehmers als selbständiger Gewerbetreibender nicht berührt.
- (3) Der Unternehmer bleibt Kraftfahrzeughalter im Sinne der Straßenverkehrsgesetze.
- (4) Der Unternehmer muß die Erlaubnis für den Güternahverkehr besitzen.

§ 4

Förderung des Unternehmers

- (1) Die Bundesbahn verpflichtet sich, die Tätigkeit des Unternehmers im Sinne einer lebendigen Zusammenarbeit zu fördern. Insbesondere wird sie bei der Einstufung der Stückgutorte in die Ortsklassen die Interessen sowie die Kostenlage des Unternehmers berücksichtigen.
- (2) Die Bundesbahn verpflichtet sich außerdem, andere Stückgutbeförderungen innerhalb des Bedienungsbereichs, über die sie verfügen kann, zuerst dem Unternehmer anzubieten.

§ 5

Vertragsausführung, Werbung

Der Unternehmer verpflichtet sich, seine Tätigkeit im Rahmen dieses Vertrages auf die Förderung des Stückgutverkehrs auszurichten, insbesondere

- einen umfassenden Kundendienst zu betreiben,
- allein und mit der Bundesbahn für den DB-Stückgutverkehr zu werben,
- alle Beförderungen ordnungsgemäß und unverzüglich unter Einhaltung des von der Güterabfertigung des Stückgutbahnhofes (im folgenden Güterabfertigung genannt) mit dem Unternehmer aufgestellten Bedienungsplans durchzuführen.

Hierbei wird der Unternehmer

- die gesetzlichen Bestimmungen,
 - die Bedingungen für die Stückgutbeförderung durch die deutschen Eisenbahnen von Haus zu Haus (im folgenden Beförderungsbedingungen genannt),
 - die Abfertigungs- und Abrechnungsbestimmungen sowie
 - die sonstigen Anweisungen beachten.
- (2) Unternehmer und Bundesbahn werden zum Zwecke einer bestmöglichen Stückgutverkehrsbedienung die bei der Durchführung dieses Vertrages gesammelten Erfahrungen gegenseitig austauschen.

§ 6

Interessenschutz und Schweigepflicht

- (1) Der Unternehmer verpflichtet sich zum Schutze der Interessen der Bundesbahn und dazu, die aus diesem Vertragsverhältnis gewonnenen Erfahrungen und kundendienstlichen Beziehungen nicht zu ihrem Nachteil zu verwerten.
- (2) Der Unternehmer verpflichtet sich, über die ihm bei seiner Vertrags-tätigkeit bekanntgewordenen Angelegenheiten Außenstehenden gegen-über Verschwiegenheit zu wahren. Er darf insbesondere aus Beförderungspapieren und sonstigen Unterlagen Dritten nichts mitteilen und ihnen keinen Einblick in diese Papiere verschaffen. Anträge auf der-artige Auskünfte leitet er an die Güterabfertigung weiter.

§ 7

Wettbewerbsverbot

Soweit keine abweichende schriftliche Vereinbarung mit der Bundesbahn getroffen ist, verpflichtet sich der Unternehmer, Aufträge Dritter zur Beförderung von Sammel- und Stückgut nicht zu übernehmen.

§ 8

Fahrzeuge

- (1) Der Unternehmer verpflichtet sich, für die Flächenbedienung geeignete Fahrzeuge einschließlich der erforderlichen Ausrüstungsgegenstände nach Maßgabe der Anlage 2 zu stellen.
- (2) Fahrzeuge mit geringerer Nutzlast oder kleinerer Ladefläche darf er nur vorübergehend und in verkehrsschwachen Zeiten einsetzen, wenn dies ohne Beeinträchtigung der Flächenbedienung möglich ist. Hierzu bedarf es der Abstimmung mit der Güterabfertigung.
- (3) Größere Fahrzeuge darf der Unternehmer einsetzen, wenn er hieraus Ansprüche auf Erhöhung des Entgelts nicht herleitet.
- + (4) Der Unternehmer wird die regelmäßig eingesetzten Fahrzeuge in den Farben Blau/Orange halten und mit  - Stückgutverkehr¹⁾ deutlich beschriften oder beschildern. Reklameanschriften am Fahrzeug dürfen nur mit vorheriger Zustimmung der Bundesbahn angebracht werden.
- (5) Fällt ein für die Flächenbedienung eingesetztes Fahrzeug aus, verpflichtet sich der Unternehmer, für Ersatzgestellung selbst Sorge zu tragen. Ist er dazu ausnahmsweise nicht in der Lage, wird er die Güterabfertigung unverzüglich in Kenntnis setzen. Letzteres gilt auch, wenn er durch anderweitige Beförderungshindernisse, die er in eigener Person abzuwenden nicht in der Lage ist, an der Durchführung seiner vertraglichen Verpflichtungen gehindert wird.
- (6) Bei Unfällen obliegt dem Unternehmer die Bergung von Fahrzeug und Gut.

1) Anmerkung: Bei der Beschriftung ist das DB-Emblem zu verwenden.

§ 9

Aufstellen der Fahrzeuge auf Bahngelände

Dem Unternehmer ist gestattet, die im Rahmen des Vertrages eingesetzten Fahrzeuge während der Ruhe- und Wartezeiten unentgeltlich auf Bahngelände nach Weisung der örtlichen zuständigen Bundesbahnstellen aufzustellen, soweit dies ohne Beeinträchtigung des sonstigen Verkehrs möglich ist. Für Schäden an Fahrzeug und Gut haftet die Bundesbahn nicht, ihre Bediensteten nur, wenn sie den Schaden vorsätzlich oder grobfahrlässig verursacht haben.

§ 10

Personal des Unternehmers

- (1) Der Unternehmer verpflichtet sich, zuverlässiges und geeignetes Personal einzusetzen. Im Umgang mit Kunden hat es höflich und zukommend aufzutreten. Die Bundesbahn kann verlangen, daß der Unternehmer nähere Angaben über die beschäftigten Personen macht.
- (2) Die Bundesbahn kann aus wichtigem Grund die Zurückziehung eines Bediensteten fordern. Als wichtiger Grund gilt insbesondere ungebührliches Verhalten gegenüber Kunden, Vernachlässigung des wettbewerbsüblichen Service, Verletzung der Geheimhaltungspflicht sowie ein durch Tatsachen begründeter Zweifel an der Zuverlässigkeit oder Eignung des Bediensteten.
- (3) Der Unternehmer verpflichtet sich, dafür zu sorgen, daß das Personal im Benehmen mit der Bundesbahn über seine Obliegenheiten eingehend unterrichtet wird.
- (4) Die Zahl des Fahr- und Begleitpersonals ist in Anlage 2 festgelegt.

§ 11

Überlassung von Räumen

- (1) Die Bundesbahn überläßt dem Unternehmer bei der Güterabfertigung kostenlos den für die abfertigungsdienstlichen Aufgaben aus der Flächenbedienung erforderlichen Arbeitsplatz.

- +) (2) Zur Versorgung des Bedienungsbereichs mit leeren Kleinbehältern, Paletten und Collico (im folgenden Lademittel genannt) wird die Einrichtung eines Lademittelstützpunktes in vereinbart (vergl. auch Anl. 1). Die Überlassung von Hallenflächen oder anderer Verkehrsanlagen hierfür bedarf besonderer Abmachungen. Das Ver- und Entladen der leeren Lademittel ist Sache des Unternehmers.

§ 12

Annahme- und Hilfsauslieferstellen

Wird die Einrichtung einer Annahme- oder Hilfsauslieferstelle vereinbart, betreibt der Unternehmer diese im eigenen Namen und auf eigene Rechnung. Diese Stellen sind in Anlage 1 aufgeführt.

§ 13

Die Beförderungsleistung

- (1) Der Unternehmer übernimmt die Beförderung
- von Stückgut vom Absender bzw. von der Annahmestelle zum Stückgutbahnhof und vom Stückgutbahnhof zum Haus des Empfängers bzw. zur Hilfsauslieferstelle,
 - von Stückgut zwischen Stückgutorten seines Bedienungsbereiches sowie zwischen diesen Stückgutorten und dem Ort des Stückgutbahnhofs,
 - von leeren Lademitteln zwischen Stückgutbahnhof bzw. Lademittelstützpunkt und Kunden,
 - von Dienstgut, Wagendecken, Deckenträgern, Ladegeräten sowie Wärme- und Kälteschutzmitteln
- und
- von unanbringlichem Gut zum Stückgutbahnhof.

Die Beförderung umfaßt auch die Annahme und Auslieferung des Gutes.

- (2) Der Unternehmer ist berechtigt, die Beförderung von Stückgut nach und von Orten, die keine Stückgutorte sind, im eigenen Namen und auf eigene Rechnung durchzuführen.

§ 14

Versand

- (1) Mit Annahme von Gut und Frachtbrief durch den Unternehmer beginnt der Frachtvertrag zwischen Bundesbahn und Absender nach den Beförderungsbedingungen. Das erfordert eine sorgfältige Prüfung durch den Unternehmer, ob alle Voraussetzungen für die Annahme erfüllt sind.

Insbesondere achtet er darauf, daß

- das Gut zur Beförderung zugelassen (vgl. Abschn. B § 2 der Beförderungsbedingungen),
 - das Gut ordnungsgemäß verpackt, unbeschädigt und ausreichend bezeichnet,
 - im Frachtbrief kein Barvorschuß eingetragen,
 - im Flächen-Binnenverkehr kein Lieferwert angegeben
- und
- der Frachtbrief vollständig ausgefüllt ist.

Ist der angegebene Wohnort des Absenders nicht der Versandort, vermerkt der Unternehmer diesen im Frachtbrief.

- (2) Hat der Unternehmer das Gut angenommen, obwohl Voraussetzungen für die Annahme fehlen, und kann die Bundesbahn die Mängel nicht beseitigen, oder kann das Gut wegen einer Beschädigung während des Straßentransports nicht weiterbefördert werden, so hat der Unternehmer keinen Anspruch auf Vergütung. Außerdem verpflichtet er sich, das Gut auf Verlangen der Bundesbahn unentgeltlich zurückzubefördern.
- (3) Im Flächen-Binnenverkehr kann der Unternehmer die Annahme des Gutes ablehnen; die Güterabfertigung kann in besonderen Fällen die Ablehnung von ihm verlangen.

§ 15

Empfang

- (1) Stückgut und Beförderungspapiere werden dem Unternehmer zu den Zeiten und an der Übergabestelle übergeben, die im Bedienungsplan vorgesehen sind.
- (2) Ist nach Auffassung des Unternehmers die Ablieferung des Gutes an den Empfänger auf Grund besonderer Umstände nicht zumutbar, holt der Unternehmer die Entscheidung der Güterabfertigung darüber ein, ob das Gut
 - dem Empfänger zugestellt,
 - zu einer Hilfsauslieferstelle befördert oder
 - beim Stückgutbahnhof zur Abholung bereitgestellt werden soll.Sinngemäß wird verfahren, wenn die Sendung für einen Ort bestimmt ist, der nicht Stückgutort ist und der Unternehmer von der Möglichkeit des § 13 Abs. 2 keinen Gebrauch machen will.
- (3) Unregelmäßigkeiten, insbesondere Beschädigungen des Gutes wird der Unternehmer der Güterabfertigung unverzüglich anzeigen.
- (4) Ist der Empfänger nicht Stundungsnehmer, liefert der Unternehmer Gut und Frachtbrief Zug um Zug gegen Zahlung aller nach dem Frachtbrief zu erhebenden Beträge aus. In den Fällen des § 11 Abs. 7 der Beförderungsbedingungen (Empfängeranweisung) handelt der Unternehmer nach den Weisungen der Güterabfertigung.
Über die Ablieferung läßt sich der Unternehmer eine Bescheinigung geben, die er 13 Monate aufbewahrt.
- (5) Wird der Empfänger nicht angetroffen, hinterläßt der Unternehmer eine Benachrichtigung nach Anlage 3 und vermerkt Tag und Stunde der Benachrichtigung an der vorgesehenen Stelle im Frachtbrief. Ist die Ablieferung binnen zweier Werktagen nach der versuchten Zustellung nicht möglich, gibt der Unternehmer Gut und Frachtbrief an die Güterabfertigung zurück. Leicht verderbliche Güter und lebende Tiere gibt er sofort zurück.

- (6) Verweigert der Empfänger die Annahme der Sendung, hält ihn der Unternehmer an, den Grund hierfür im Frachtbrief anzugeben und vermerkt dort den Zeitpunkt der versuchten Ablieferung. Frachtbrief und Gut gibt er der Güterabfertigung unverzüglich zurück. Sinngemäß verfährt er, wenn der Empfänger nicht zu ermitteln ist.
- (7) Werden Gut und Frachtbrief in den Fällen der Abs. 5 und 6 zurückgegeben, erhält der Unternehmer für die auf der Sendung lastenden Beiträge eine Gutschrift.

§ 16

Nachträgliche Verfügung

Empfängeranweisung

Der Unternehmer darf nachträgliche Verfügungen oder Empfängeranweisungen, die ihm vom Absender bzw. Empfänger unmittelbar zugehen, nicht befolgen.

§ 17

Einziehen des Beförderungsentgeltes

und sonstiger Beträge

- (1) Der Unternehmer zieht vom Absender oder Empfänger, der nicht Stundungsnehmer ist, den sich aus dem Frachtbrief ergebenden Betrag für die Bundesbahn ein. Wird eine mit Nachnahme belastete Sendung nicht sofort abgenommen, verständigt der Unternehmer unverzüglich die Güterabfertigung.
- (2) Bei Freibetragsendungen darf der Unternehmer als Sicherheit einen Betrag in Höhe der voraussichtlichen Fracht und der sonstigen Kosten erheben. Ist diese nicht zu erlangen, so kann der Unternehmer die Sendung zurückweisen.
- (3) Im Flächen-Binnenverkehr erhebt der Unternehmer Flächenfracht und Nebengebühren möglichst bereits bei Auflieferung bzw. Ablieferung des Gutes; Nachnahmen erhebt er stets bei Ablieferung. Dies gilt nicht bei Kunden, die Stundungsnehmer sind.

§ 18

Entgelt des Unternehmers

- (1) Dem Unternehmer wird ein Entgelt in Höhe der Flächenfrachten zugeschieden, die den Kunden für seine Leistungen in Rechnung gestellt werden.
- (2) Für die Bemessung des Entgelts im Flächen-Binnenverkehr werden
 - das Abholen der Sendung beim Absender sowie
 - das Zustellen der Sendung beim Empfänger je als eine besondere Leistung betrachtet.

Der Unternehmer erhält

- für das Abholen des Gutes Entgelt in Höhe der Flächenfracht -
- Versand - und
- für das Zustellen des Gutes Entgelt in Höhe der Flächenfracht
- Empfang - .

Sind an der Beförderungsleistung zwei Unternehmer beteiligt, erhält jeder das Entgelt für die von ihm erbrachte Leistung.

- (3) Die Flächenfracht errechnet sich nach den Frachtberechnungsvorschriften der Beförderungsbedingungen. Ihre Höhe ergibt sich aus der Frachtentafel (Beförderungsbedingungen Anhang III). Die Ortsklassen der Stückgutorte des Bedienungsbereichs sind in Anlage 1 enthalten.
- (4) Die Flächenfrachten sind Höchstfrachten. Sie können vom Unternehmer im Einvernehmen mit der Bundesbahn ermäßigt werden. Die Bundesbahn kann aus Wettbewerbsgründen vom Unternehmer die Ermäßigung für wichtige Kunden verlangen, soweit der Gewinn des Unternehmers dadurch nicht unzumutbar beeinträchtigt wird.
- (5) Decken die als Entgelt zugeschiedenen Flächenfrachten den Bedienungsaufwand nicht, so verpflichtet sich die Bundesbahn durch Änderung der Bedienungsorganisation sowie mit den Mitteln der Preisgestaltung nach Maßgabe der Marktlage den Ausgleich anzustreben. Ein darüberhinausgehender Ausgleichsanspruch gegen die Bundesbahn besteht nicht.

- (6) Wird das Gut in den Fällen des Abschnittes B § 11 Abs. 2 a) und 2 b) der Beförderungsbedingungen auf dem Stückgutbahnhof bereitgestellt, hat der Unternehmer - auch wenn er Leistungen erbracht hat - keinen Anspruch auf Entgelt.
- (7) Für die Beförderung von leeren Lademitteln, die nach den Frachtberechnungsvorschriften unentgeltlich durchzuführen ist, erhält er kein besonderes Entgelt.
- (8) Für die Beförderung von Dienstgut erhält er von der Bundesbahn ein Entgelt nach besonderer Vereinbarung bis zur Höhe der Flächenfracht. Das gleiche gilt für die Beförderung von Wagendecken, Deckenträgern, leeren Ladegeräten und von Wärme- und Kälteschutzmitteln sowie von wiederaufgefundenem Gut an den Forderungsberechtigten.

§ 19

Abfertigung und Abrechnung

- (1) Für die Übernahme und Übergabe von Gut und Beförderungspapier sowie für die Abrechnung gelten die besonderen von der Bundesbahn aufgestellten "Bestimmungen für die Abfertigung und Abrechnung" nach Anlage 4.
- +) (2) Die Vertragspartner regeln ihre Verbindlichkeiten aus diesem Vertrag im Stundungsverfahren der Deutschen Verkehrs Kreditbank.

§ 20

Haftung

- (1) Der Unternehmer ist verpflichtet, die Bundesbahn von allen Ansprüchen freizustellen, für die sie aufgrund des Beförderungsvertrages dem Verfügungsberechtigten gegenüber haftet, soweit die Schäden während des Gewahrsams des Unternehmers eingetreten sind.

(2) Der Gewahrsam

- im Versand

beginnt mit der Übernahme des Stückgutes vom Absender und endet mit der Übergabe an die Güterabfertigung

- im Empfang

beginnt mit der Übernahme des Stückguts von der Güterabfertigung und endet mit der Übergabe an den Empfänger bzw. mit der Rückgabe unanbringlichen Gutes an die Güterabfertigung.

Im Flächen-Binnenverkehr regeln sich Beginn und Ende des Gewahrsams entsprechend.

(3) Der Unternehmer hat darüber hinaus die Bundesbahn von allen Ansprüchen freizustellen und ihr alle Schäden zu ersetzen, die er oder seine Leute bei der Verrichtung der vertraglichen Leistungen verursachen.

(4) Zur Abdeckung seiner Verpflichtungen aus Abs. 1 und 3 schließt der Unternehmer zugunsten der Bundesbahn eine ausreichende Versicherung ab. In den Versicherungsverträgen ist festzulegen, daß sämtliche Versicherungsleistungen unmittelbar an die Bundesbahn zu erbringen sind und die Versicherer der Bundesbahn das Erlöschen des Versicherungsvertrages und die Einleitung eines Mahnverfahrens nach § 39 des Versicherungsvertragsgesetzes mitteilen. In den Versicherungsverträgen ist ferner zu vereinbaren, daß der Rückgriff gegen die Bundesbahn und ihre Bediensteten ausgeschlossen ist, sofern diese den Schaden nicht vorsätzlich herbeigeführt haben.

(5) Die Bundesbahn ist zur Prüfung berechtigt, ob die Versicherungsverträge den Erfordernissen des Abs. 4 genügen.

§ 21

Schadensregulierung

(1) Die Bundesbahn kann ohne Zuziehung des Unternehmers den Schaden mit verbindlicher Wirkung für den Unternehmer gütlich oder im Rechtswege regeln.

- (2) Vor der Inanspruchnahme des Versicherers verständigt die Bundesbahn den Unternehmer:

§ 22

Inbetriebnahme von Fernverkehrsfahrzeugen

Will der Unternehmer ein Kraftfahrzeug mit Fernverkehrsgenehmigung in Betrieb nehmen, so verpflichtet er sich, dieses Fahrzeug der Bundesbahn zum Einsatz in ihrem Güterfernverkehr anzubieten.

§ 23

Betreuungsstelle

Betreuungsstelle für den Unternehmer ist die Güterabfertigung des Stückgutbahnhofs

§ 24

Dauer und Lösung des Vertrages

- (1) Der Vertrag gilt bis zum 31. 12. 1972. Wird er von der Bundesbahn nicht mit einer Frist von 6 Monaten vor Ablauf gekündigt, so verlängert er sich jeweils mit der gleichen Kündigungsfrist um 2 Jahre.
- (2) Der Unternehmer ist jederzeit berechtigt, das Vertragsverhältnis mit einer Frist von 3 Monaten zu lösen.
- (3) Bei Vorliegen eines wichtigen Grundes ist jeder Partner berechtigt, den Vertrag sofort ohne Einhaltung einer Kündigungsfrist zu lösen. Als wichtiger Grund gilt unter anderem ein grober Verstoß gegen den Vertrag oder die wiederholte Nichtbeachtung der Vertragsbestimmungen. Derartige Vertragsverletzungen sind dem Vertragspartner schriftlich mitzuteilen.
- (4) Die Bundesbahn kann in folgenden Fällen den Vertrag mit einer Kündigungsfrist von 3 Monaten kündigen

- beim Tod der Inhaber des Unternehmers,
 - wenn Inhaber, Mitinhaber oder Geschäftsführer des Unternehmers wechseln,
 - wenn sich die Firma ändert.
- (5) In den Fällen des Abs. 4 ist der Eintritt des Ereignisses unverzüglich der Bundesbahn anzuzeigen. Die Kündigung muß spätestens 3 Monate nach Kenntnisnahme des Ereignisses ausgesprochen werden.
- (6) Die Kündigung muß mit eingeschriebenem Brief erfolgen.
- (7) Der Vertrag erlischt, wenn über das Unternehmen der Konkurs eröffnet wird.

§ 25

Gerichtsstand

Gerichtsstand für Streitigkeiten aus dem Vertrage ist der Sitz der Bundesbahndirektion.

§ 26

Besondere Vereinbarungen

Literaturverzeichnis

- Aberle, G.: Die Grundlagen einer ökonomischen Verkehrskoordination unter besonderer Berücksichtigung des Zu- und Ablaufverkehrs der Binnenhäfen, Buchreihe des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Bd. 21, Düsseldorf 1966
- Aberle, G.: Investitionsprobleme bei der Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur, in: ZfV, 37. Jg. (1966), S. 212 - 221
- Aberle, G.: Gesamtwirtschaftliche Aspekte des Verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung, in: ZfV, 39. Jg. (1968), S. 3 - 12
- Aberle, G. und Willeke, R. unter Mitarbeit von Lankes, W.: Wege zur Sanierung der Eisenbahn, Schriftenreihe des Verbandes der Automobilindustrie e. V., Nr. 14, Frankfurt 1973
- Allemeyer, W.: Die Einordnung des Werkverkehrs im Ausland, in: Die Einordnung des Werkverkehrs in die Verkehrswirtschaft, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 60, Göttingen 1970, S. 145 - 214
- Andreae, H.: Stückgutbeförderung in einem Knotenpunktsystem, in: Die Bundesbahn, 46. Jg. (1970), S. 323 - 336
- Bäseler, W.: Der Eisenbahnzug als Sammelverteiler, in: Das Flügelrad, 26. Jg. (1971), S. 191 - 193
- Bart, K.: Bahnamtliche Rollfuhr und DB-Flächenverkehr, in: Der Spediteur, 20. Jg. (1972), Heft 10, S. 2 - 6
- Bauer, R. U.: Voraussetzungen und Folgen einer dezentralisierten Absatzorganisation im Güterverkehr öffentlicher Eisenbahnen, Diss., München 1972
- Baumgarten, P., Mückl, W.: Wirtschaftspolitische Zielkonflikte in der Bundesrepublik Deutschland, Tübingen 1969
- v. Beckerath, E.: Politik und Wirtschaft, Ist eine rationale Wirtschaftspolitik möglich?, in: Einkommensbildung und Einkommensverteilung, Verhandlungen auf der Tagung des Vereins für Socialpolitik in Köln, 1956, Berlin 1957, S. 25 - 41
- Benisch, W.: Kooperationsfibel, Bergisch-Gladbach 1966

- Berling, H. : Kooperationsförderung als verbandspolitische Aufgabe, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 195 - 201
- Bidlingmaier, J. : Kooperation macht stärker, in: Der Volkswirt, 22. Jg. (1968), Heft 50, S. 54 - 57
- Binnenbruck, H. : Zur Systematisierung der Kooperationsmöglichkeiten im Straßengüterverkehr, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 172 - 190
- Binnenbruck, H.H. : Kooperation im Straßengüterverkehr, in: Der Güterverkehr, 19. Jg. (1970), S. 329 - 348
- Binnenbruck, H.H. : Lizenzierung des Werkfernverkehrs auf der Straße, in: Siller-Verkehrsbrief, 25. Jg. (1971), Nr. 31 - 32, S. 5 - 13
- Binnenbruck, H.H. : Gewerblicher Güterfernverkehr und Werkfernverkehr, in: Fragen des Werkverkehrs, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 10, Köln 1970, S. 50 - 61
- von Bissing, W.M. : Verkehrspolitik, Berlin 1956
- Bögel, H.D. : Raumordnungspolitik und der Anteil der Verkehrspolitik, in: ZfV, 34. Jg. (1963), S. 44 - 92
- Boer, E.W. : Die Verkehrskoordination in der Politik der Interstate Commerce Commission, Vorträge und Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 25, Göttingen 1961
- Börner, H. : Kooperation und Kooperationsförderung im Verkehr aus der Sicht des verkehrspolitischen Programms der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 42 - 56
- Böttger, W. : Probleme des Huckepackverkehrs, in: Transportkette, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e.V., Nr. 9, Düsseldorf 1965
- Braun, T. : Zur Problematik der Kooperation und Konzentration im Verkehr, Schriftenreihe der DVWG, Nr. D 3, Köln
- Brockhoff, A. : Probleme bei der Verwirklichung von Kooperationsvorhaben im Güterkraftverkehr, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 227 - 235

- Bundesanstalt für den Güterfernverkehr: Die Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Aufgabe und Wirken, Köln 1973
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Die Zukunftsaussichten des kombinierten Verkehrs in der BRD, in: Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 36, Nürnberg o. J.
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehrsbericht 1970, Bonn 1970
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Verkehr in Zahlen 1972, Berlin 1972
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Der Mensch hat Vorfahrt, Kursbuch für die Verkehrspolitik, Bonn 1973
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bericht über die Auswirkungen der während der 6. Legislaturperiode erfolgten Maßnahmen zur schrittweisen Liberalisierung des Straßengüterverkehrs, Bonn 25. 9. 1973 (Zitierweise: Bericht)
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bundesverkehrswegeplan, 1. Stufe, Bonn 1973
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Bericht an die Abgeordneten des Verkehrsausschusses im Deutschen Bundestag über das Investitionshilfeprogramm der Bundesregierung zur Förderung des kombinierten Verkehrs und des Gleisanschlußverkehrs, Bonn 1974 (Zitierweise: Bericht an die Abgeordneten)
- Der Bundesminister für Verkehr (Hrsg.): Das Nachfrageverhalten der verladenden Wirtschaft im Güterverkehr der Bundesrepublik Deutschland, in: Schriftenreihe des Bundesministers für Verkehr, Heft 43, Hof/Saale o. J.
- Bundesverband des Deutschen Güterfernverkehrs e. V.: Verkehrswirtschaftliche Zahlen 1973, Frankfurt 1973
- Bundesverband Spedition und Lagerei e. V. (Hrsg.): Statistische Zahlen des Speditions- und Lagereigewerbes 1968, Bonn o. J.
- Clasen, B.: Konzentration und Kooperation im Verkehr, in: Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 50, Göttingen 1968, S. 9 - 53
- Clasen, B.: Rationalisierungsvorteile und Wettbewerbsbeschränkungen durch Kooperationsformen im Verkehr, Diss., Münster 1969

- Deutsche Bundesregierung: Verkehrspolitisches Programm der Bundesregierung für die Jahre 1968 bis 1972, Deutscher Bundestag Drucksache V/2494 vom 19. 1. 1968, S. XVI (Zitierweise: Verkehrspolitisches Programm)
- Deutsche Bundesbahn, Zentrale Transportleitung: Kompendium des DB-Güterkraftverkehrs, Mainz 1972
- Deutsche Bundesbahn (Hrsg.): Geschäftsbericht 1972, Frankfurt 1973
- Deutscher Bundestag: Drucksache 7/985 vom 5. 9. 1973
- DIHT (Hrsg.): Bericht 1973, Bonn 1974
- DVWG (Hrsg.): Zur Neuordnung des Kleingutverkehrs, Kolloquium II - Bremen am 7. und 8. November 1968, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 5, Bremen 1969
- Eggenberger, E.: Die Problematik einer Einbeziehung des Werkverkehrs in den Huckepackverkehr der DB, in: Rationeller Transport, 20. Jg. (1971), S. 82 - 84
- Ehrhardt, J.: Zur Problematik Schiene - Straße in Westdeutschland, Diss. Erlangen 1959
- Ehrlicher, W.: Finanzwissenschaft, in: Kompendium der Volkswirtschaftslehre, 2. Auflage, Bd. 2, Göttingen 1969, S. 353 - 427
- Eichhoff, E.: Der kombinierte Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland - Stand Januar 1973 - , in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. D 39, Köln 1973
- Eichler, S.: Der Werkverkehr und die Verladerschaft, in: Fragen des Werkverkehrs, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 10, Köln 1970, S. 89 - 97
- Eisel, R.: Die Ordnung des gewerblichen Güternahverkehrs, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 53, Göttingen 1968
- Europäisches Parlament: Sitzungsdokumente 1961/62, Bericht im Namen des Verkehrsausschusses über Fragen der gemeinsamen Verkehrspolitik im Rahmen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft von Paul J. Kapteyn, Dokument Nr. 106 (Anlage) vom 11. 12. 1961
- Ewers, H. J.: Wettbewerbspolitische Ansätze in der deutschen Verkehrspolitik seit den Verkehrsänderungsgesetzen, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 63, Göttingen 1971

- Faller, P.: Transportgut im Wandel, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1973, Darmstadt 1973, S. 37 - 42
- Forschungsgesellschaft für das Straßenwesen (Hrsg.): Aspekte der Verkehrsentwicklung in der Bundesrepublik Deutschland, o. O. 1974
- Forsthoff, E.: Rechtsprobleme der Gemeinwirtschaftlichkeit der Deutschen Bundesbahn, in: Die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienung der Deutschen Bundesbahn (= Schriftenreihe "Die Bundesbahn", Folge 9), Darmstadt 1958
- Froböse, H.J.: Optimale Verkehrskoordination, in: ZfV, 40. Jg. (1970), S. 15 - 29
- Gäfigen, G.: Allgemeine Wirtschaftspolitik, in: Kompendium der Volkswirtschaftslehre, 2. Auflage, Bd. 2, Göttingen 1969, S. 117 - 204
- Görge, W.: Die technische Entwicklung des kombinierten Verkehrs, Kurzfassung eines Referats gehalten am 26. 10. 1974 auf der Ausstellung Containerization 74 in München
- Görgmaier, D.: Rückzug aus der Fläche - Erosionsprozeß im ländlichen Raum, in: Politische Studien, 25. Jg. (1974), S. 369 - 384
- Gottschalk, U.H.: Der Spedituer als Frachtführer und seine Tätigkeit im kombinierten Verkehr, in: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 17, Köln 1973, S. 37 - 50
- Günther, P.: Zusammenarbeit und Arbeitsteilung zwischen Eisenbahn und Lastkraftwagen im Güternahverkehr, Technische und Volkswirtschaftliche Berichte des Wirtschafts- und Verkehrsministeriums Nordrhein-Westfalen, Nr. 34, Düsseldorf 1955
- Gumpel, W.: Das Verkehrswesen Osteuropas, Köln 1967
- Haber, H.: Unser blauer Planet, Reinbek bei Hamburg 1967
- Hamm, W.: Gesamtwirtschaftliche Aspekte des kombinierten Verkehrs, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), S. 1 - 4
- Hamm, W.: Gesamtwirtschaftliche Aspekte der Verkehrspolitik, in: Marktwirtschaftliche Verkehrspolitik, Aktionsgemeinschaft Soziale Marktwirtschaft, Tagungsprotokoll Nr. 30, Ludwigsburg 1968
- Hamm, W.: Die Rationalisierung der Transportkette, in: Die Rationalisierung der Transportkette, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 3, Köln 1969, S. 1 - 19

- Hamm, W.: Staatliche Planung im Verkehr, in: Internationales Verkehrswesen, 22. Jg. (1970), S. 5 - 9
- Hammer, K. H.: Überlegungen zur optimalen Arbeitsteilung im Kleingutverkehr, in: Der Spediteur in der Verkehrswirtschaft, Schriftenreihe der DVWG Nr. B 17, Köln 1973, S. 81 - 98
- Havlíček, D.: Die Preisbildung im gewerblichen Güternahverkehr auf der Straße, Bd. 26 der Schriftenreihe des Instituts für Industrie- und Verkehrspolitik der Universität Bonn, Berlin 1973
- Heimes, A.: Der kombinierte Verkehr im Straßengütertransport, in: Rationeller Transport, 21. Jg. (1972), S. 93 - 97
- Heimes, A.: Deutsche Bundesbahn - ein Allround-Unternehmen, in: Der Güterverkehr, 21. Jg. (1972), S. 391/392
- Heldmann, H.: Kooperationsmöglichkeiten im Verkehr aus der Sicht der Verkehrspolitik der Bundesregierung, in: Der Güterverkehr, 19. Jg. (1970), S. 289 - 306
- Herrmann, G.: Analyse des Huckepackverkehrs in der BRD, in: Wechselaufbau-, Huckepack- und Roll-on/Roll-off-Transport, Transportkette 4, Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Frankfurt a. M. 1973, S. 71 - 106
- Hofer, H. P.: Möglichkeiten zur Lösung des Problems des Stückgutdefizits der Schweizerischen Bundesbahnen, in: SchwAfV, 27. Jg. (1972), S. 29 - 47
- Hutter, R.: L'Utilisation de la Technique Routière par la SNCF, in: RGCF, 92. Jg. (1973), Nr. 189, S. 1 - 13
- IFO-Institut für Wirtschaftsforschung: Die voraussichtliche Entwicklung der Nachfrage nach Gütertransporten in der Bundesrepublik bis zum Jahre 1980, München 1970
- Institut für Angewandte Sozialwissenschaft: Die Wahl des Verkehrsmittels, Bonn - Bad Godesberg 1970
- Institut für Regionalpolitik und Verkehrswissenschaft der Universität Freiburg: Der Einfluß der Raumordnungspolitik auf die Verkehrsteilung zwischen Schiene und Straße im Güterverkehr ländlicher Sauerlandsgebiete, Gutachten im Auftrag des Bundesverkehrsministeriums, Kurzfassung veröffentlicht in: Internationales Verkehrswesen, 26. Jg. (1974), S. 182 - 183

- Illetschko, L. L. : Betriebswirtschaftliche Probleme der Verkehrswirtschaft, Wiesbaden 1959
- Illetschko, L. L. : Transport-Betriebswirtschaftslehre, 2. Auflage, Wien - New York 1966
- Immengen, U. : Wettbewerbsbeschränkungen auf staatlich gelenkten Märkten, Tübingen 1967
- Jochimsen, R. : Theorie der Infrastruktur, Tübingen 1966
- Jochimsen, R. und Gustafsson, K. : Art. "Infrastruktur", in: Handwörterbuch der Raumforschung + Raumordnung, Band II, 2. Aufl., Hannover 1970, Sp. 1318 - 1335
- Jürgensen, H. : Strukturtypen, Strukturwandlungen und Strukturprobleme in der Verkehrswirtschaft, in: Strukturwandlungen einer wachsenden Wirtschaft, Schriften des Vereins für Socialpolitik, Neue Folge, Band 30/I, Berlin 1964, S. 284 - 314
- Kalb, H. : Systemgerechte Transporte, in: Die Bundesbahn, 50. Jg. (1974), S. 481 - 485
- Die ökonomische Bedeutung der Qualität von Verkehrsleistungen, Verkehrswissenschaftliche Forschungen, hrsg. von F. Voigt, Band 11, Berlin 1965
- Klatt, S. : Hindernisse einer Kooperation im Verkehrsgewerbe, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 96 - 105
- Kloten, H. : Die Eisenbahntarife im Güterverkehr, Versuch einer theoretischen Grundlegung, Basel - Tübingen 1959
- Klußmann, J. : Welche wirtschaftlichen Chancen können im kombinierten Knotenpunktverkehr liegen?, in: Rationeller Transport, 17. Jg. (1968), S. 381 - 382
- Knoll, L. : "Transfracht": Die Verkaufsorganisation der DB für den Containerverkehr auf der Schiene, in: Die Bundesbahn, 46. Jg. (1970), S. 487 - 491
- Knoll, L. : Transfracht - ein neuer Service der Eisenbahn, in: Verkehrsmärkte der Bahn, hrsg. von W. Walz, Darmstadt 1972, S. 59 - 65

- Knoll, L. und Mündemann, G.: Container mit der Bahn, Erfahrungen der Transfracht im Containertransport, in: Transportkette 1, Schriftenreihe der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr e. V., Kombinierte Verkehr mit Containern und Wechselaufbauten, Frankfurt 1973, S. 127 - 137
- König, H. J.: Rationalisierung durch Preispolitik, in: DVZ, Nr. 38 vom 30.3.1974, S. 4
- Kombiverkehr KG: Stellungnahme zu den Überlegungen der Deutschen Bundesbahn über eine Konsolidierung, Bereinigung und Neuorientierung des Leistungsangebotes im kombinierten Ladungsverkehr, Frankfurt 1974 (Zitierweise: Stellungnahme)
- Konow, K. O.: Verwaltung, kaufmännisches Handeln und Eigenwirtschaftlichkeit, in: Die öffentliche Wirtschaft, 17. Jg. (1968), S. 22 - 25
- Konow, K. O.: Entwicklung und Bedeutung des Werkfernverkehrs in der Verkehrswirtschaft, in: Das Flügelrad, 26. Jg. (1971), S. 105 - 107
- Konow, K. O.: Unternehmensziele der staatlichen Eisenbahnen, in: ZfV, 43. Jg. (1972), S. 151 - 167
- v. Krakewitz, E.: Der Containerverkehr aus der Sicht der Deutschen Bundesbahn, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), S. 95 - 98
- Krakewitz, E. v.: Der Kombinierte Verkehr in der Bewährung, in: Die Bundesbahn, 21. Jg. (1972), S. 1105 - 1110
- Krakewitz, E. v.: Der kombinierte Verkehr, in: Das Flügelrad, 28. Jg. (1973), S. 4 - 9
- Krauss, G.: Die gemeinsame Verkehrspolitik nach dem Ende der Übergangszeit, in: Internationales Verkehrswesen, 22. Jg. (1970), S. 90 - 95
- Kühne, K.: Koordinierung - Wunschbild und Realität, in: Handbuch der öffentlichen Wirtschaft, 1. Band, Stuttgart 1960, S. 853 - 1044
- Lechner, K.: Verkehrsbetriebslehre, Stuttgart 1963
- Lefolle, A. und Mathieu, J.: L' Evolution du trafic combiné Rail-Route, in: Revue Générale des Chemins de Fer, 93. Jg. (1974), Heft 5, S. 1 - 19
- Linden, W.: Grundzüge der Verkehrspolitik, Wiesbaden 1961

- Linden, W.: Die Nahzone im Güterkraftverkehr, Schriften des DIHT, Nr. 77, o. O., 1962
- Linden, W.: Die Aufgabenteilung als verkehrspolitisches Prinzip, in: Aufgabenteilung im Verkehr, Band 24 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1963, S. 5 - 19
- Lorenz, W.: Leitfaden für die Berufsausbildung des Spediteurs, Hamburg 1958
- May, W.: Schiene und Straße als konkurrierende Verkehrsträger für Stückguttransporte, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 29, Göttingen 1963
- Meyer, R.: Der Spediteur in seinem Verhältnis zu Eisenbahn und Kraftverkehr, Heft 11 der Verkehrswirtschaftlichen Schriftenreihe der DVZ, Hamburg 1957
- Mündemann, G.: FM-Interview, in: Fracht-Management, 4. Jg. (1972), S. 56 - 58
- Noortmann, H.J.: Modalsplit models in freight transport, in: Freight trarrif models, hrsg. von Planning & Transport Research & Computation Co. Ltd., London 1971, S. 125 - 134
- N.V. Algemene Transport- en Expeditie Onderneming Van Gend & Loos: Jaarverslag 1972
- Oettle, K.: Voraussetzungen und Folgen einer unternehmungsweisen Führung der Deutschen Bundesbahn, in: BFuP, 16. Jg. (1964), S. 385 - 404 (Zitierweise: Voraussetzungen und Folgen)
- Oettle, K.: Die gegenwärtige Bedrängnis der Deutschen Bundesbahn in öffentlich-wirtschaftlicher Betrachtung, in: BFuP, 18. Jg. (1966), S. 74 - 100, S. 143 - 164, S. 200 - 222
- Oettle, K.: Verkehrspolitik, Stuttgart 1967
- Oettle, K.: Diskussion über die Vorträge auf der verkehrswissenschaftlichen Tagung der DVWG, in: I AfV, 19. Jg. (1967), S. 270 - 271
- Oettle, K.: Grundirrtümer moderner Verkehrspolitik, in: Wirtschaftsdienst, 47. Jg. (1967), S. 555 - 560
- Oettle, K.: Verkehrsprogramme und Verkehrsnotstand, in: Internationales Verkehrswesen, 20. Jg. (1968), Heft 2, S. 39 - 43

- Oettle, K. : Ökonomismus und Rationalität in der Verkehrspolitik, in: Verkehrsannalen, 15. Jg. (1968), S. 95 - 110
- Oettle, K. : Kategorien des gegenwärtigen öffentlichen Bedarfs, in: Der öffentliche Haushalt - Archiv für Finanzkontrolle - , 10. Jg. (1969), S. 8 - 19
- Oettle, K. : Der öffentliche Verkehr und die Eisenbahn in der modernen Industriegesellschaft, in: DB-Report 69, Darmstadt 1969, S. 49 - 52
- Oettle, K. : Standortwahl für große Verkehrsflughäfen in verkehrswirtschaftlicher, raumwirtschaftlicher und schutzpolitischer Sicht, Grundsätze und deren Anwendung auf Süddeutschland, insbesondere auf das Projekt eines Flughafens Stuttgart II, Gutachten, o. O. (München) 1971 (Zitierweise: Flughafengutachten)
- Oettle, K. : Raumwirtschaftliche Aspekte einer Betriebswirtschaftslehre des Verkehrs, in: Protokoll der Gemeinschaftstagung der Landesarbeitsgemeinschaften Bayern - Baden/Württemberg der Akademie für Raumforschung und Landesplanung am 29. - 30. 1. 1970 in Ulm, o. O., o. J., S. 1 - 7 (Zitierweise: Raumwirtschaftliche Aspekte)
- Oettle, K. : Verkehrswesen und Umweltschutz (Thesen), unveröffentlichtes Manuskript eines Vortrags gehalten im August 1973 in Triest im Rahmen der Corsi Internazionali di Studi Superiori Riguardante l' Organizzazione dei Trasporti nell' Integrazione Europea
- Oettle, K. : Verkehrspolitik in der Sackgasse, in: Bilanz und Prognose, Politische Studien hrsg. von der Hanns-Seidel-Stiftung e. V., Sonderheft Oktober 1972, S. 87 - 98
- Oettle, K. : Der Verkehr, der Einzelne und die Gesellschaft, in: Analysen zur Unternehmenstheorie, Festgabe für L. L. Illetschko, hrsg. von K. Lechner, Berlin 1972, S. 226 - 236
- Oettle, K. : Lizenzierung im Werkfernverkehr, in: DVZ, Nr. 25 vom 29. 2. 1972, S. 2.
- Oettle, K. : Bundesverkehrskonzern?, in: DVZ, Nr. 85 vom 17. 7. 1973, S. 2
- Oettle, K. : Die Wandlungsfähigkeit des gegenwärtigen Verkehrssystems, Manuskript eines Vortrags vor der Evangelischen Akademie in Bad Orb am 19. 1. 1974
- Oettle, K. : Kleingutverkehr, in: DVZ, Nr. 8 vom 19. 1. 1974, S. 2

- Oort, C.J.: Der Marginalismus als Basis der Preisbildung in der Verkehrswirtschaft, Rotterdam 1961
- o. V.: Zusammenfassung des Kolloquiums I - Frankfurt/M., Die Rationalisierung der Transportkette, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 3, Köln 1969, S. 305 - 331
- o. V.: Im Kleingutverkehr auf Kooperationskurs, in: DVZ, Nr. 10 vom 24.1.1974, S. 1
- o. V.: Lkw-Gewerbe über Bonner Pläne zur Verkehrsverlagerung bestürzt, in: DVZ, Nr. 142 vom 27.11.1973, S. 1
- o. V.: Spedition: Bahn betreibt Verdrängungswettbewerb, in: DVZ, Nr. 4 vom 10.1.1974,
- o. V.: Spedition kündigt neue Strategie an, in: DVZ, Nr. 13 vom 31.1.1974, S. 1
- o. V.: Bahn-Sorgen mit Huckepack, in: DVZ Nr. 29 vom 9.3.1974, S. 6
- o. V.: Städtetarif: Bonn untersucht Kostenrechnung der Bahn, in: DVZ, Nr. 12 vom 29.1.1974, S. 1
- o. V.: Adekra zur Entwicklung im Kleingutverkehr, in: Siller Verkehrsbrief, 26. Jg. (1972), Nr. 52 - 54, S. 11 - 13
- o. V.: Der gewerbliche Güternahverkehr in Zahlen, in: Der Bayerische Kraftverkehr, 27. Jg. (1974), S. 141
- o. V.: Weniger Bahnstückgut, in: DVZ, Nr. 9 vom 21.1.1974, S. 6
- o. V.: Zur Neuordnung des Stückgutverkehrs bei der DB, in: Siller Verkehrsbrief, 24. Jg. (1970), Nr. 27 - 28, S. 10 - 14
- o. V.: Speditions-Kundensätze um ein Jahr verlängert, in: DVZ, Nr. 76 vom 27.6.1974, S. 1
- o. V.: Postpakete jetzt in Containern, in: DVZ, Nr. 93 vom 6.8.1974, S. 6
- o. V.: Die Spedition wehrt sich gegen den Städtetarif der Bahn, in: DVZ Nr. 7 vom 17.1.1974, S. 1
- o. V.: Breiter Widerstand gegen Stückgut-Konzentration, Länderverkehrsminister schalten sich ein, in: DVZ, Nr. 135 vom 10.11.1973, S. 1

- o. V. : Auf DB-Stückgutverkehr nicht verzichten, Gewerkschaft appelliert an Bonn, in: DVZ, Nr. 76 vom 27. 6. 1974, S. 1
- o. V. : Städtetarif: Bonn untersucht Kostenrechnung der Bahn, in: DVZ, Nr. 12 vom 29. 1. 1974, S. 1
- o. V. : Zwei Extreme für DB-Stückgut, in: DVZ, Nr. 71 vom 15. 6. 1974, S. 8
- o. V. : 406-Stückgutbahnhöfe bleiben, in: DVZ Nr. 79 vom 4. 7. 1974, S. 6
- o. V. : Bundeskabinett diskutiert künftige Verkehrspolitik, in: DVZ Nr. 102 vom 27. 8. 1974, S. 1
- o. V. : Weniger Bahnstückgut, in: DVZ, Nr. 9 vom 21. 1. 1974, S. 6
- o. V. : Lauritzen stützt DB-Stückgutmodell, in: DVZ, Nr. 126 vom 20. 10. 1973, S. 1
- o. V. : Regierung für Kartell-Lösung im Sammelgutverkehr, in: DVZ, Nr. 69 vom 11. 6. 1974, S. 1
- o. V. : Die Deutsche Bundesbahn kämpft um das Stückgut, in: DVZ Nr. 153, vom 22. 12. 1973, S. 1
- o. V. : Beachtliche Bedenken zum DB-Stückgut-Städtetarif, in: DVZ Nr. 20, vom 16. 2. 1974, S. 1
- o. V. : Kraftwagenspedition: Erfolg des Städtetarifs zweifelhaft, in: DVZ Nr. 7, vom 17. 1. 1974, S. 9
- o. V. : Wichtige Tarifmaßnahmen im Kleingutverkehr, in: DVZ, Nr. 26, vom 2. 3. 1974, S. 1
- o. V. : Zwei Extreme für DB-Stückgut, in: DVZ Nr. 71 vom 15. 6. 1974, S. 6
- o. V. : Die Bahn honoriert die speditionelle Leistung, in: DVZ, Nr. 34 vom 21. 3. 1974, S. 4
- o. V. : Spedition: Bahn betreibt Verdrängungswettbewerb, in: DVZ Nr. 4 vom 10. 1. 1974, S. 1
- o. V. : Regierung für Kartell-Lösung im Sammelgutverkehr, in: DVZ, Nr. 69 vom 11. 6. 1974, S. 1
- o. V. : Mit der Sernam ins letzte Dorf, in: DVZ, Nr. 85 vom 18. 7. 1974, S. 10 - 11

- o. V. : Weniger Bahnstückgut, in: DVZ, Nr. 9 vom 21.1.1974, S. 6
- o. V. : 7-Punkte-Programm der GdED zur Sanierung des bahneigenen Güterfernverkehrs, in: Verkehrswirtschaftliche Informationen der GdED, 17. Jg. (1972), Nr. 7 - 9, S. 13
- o. V. : Werkverkehr kann "huckepack" fahren, in: DVZ, Nr. 27 vom 4.3.1971, S. 1
- o. V. : Jeder 66. Lkw reist huckepack, in: DVZ, Nr. 81 vom 9.7.1974, S. 6
- o. V. : Bahn-Sorgen mit Huckepack, in: DVZ, Nr. 29 vom 9.3.1974, S. 6
- o. V. : Britisches Eisenbahn-Konzept ohne Illusion, in: DVZ, Nr. 79 vom 4.7.1974, S.14
- o. V. : Huckepackverkehr braucht weitere Investitionen, in: DVZ, Nr. 81 vom 9.7.1974, S. 1
- o. V. : Anreiz für Huckepack fehlt, in: DVZ, Nr. 128 vom 25.10.1973, S. 6
- o. V. : Huckepack-Transporte sind steigerungsfähig, in: DVZ, Nr. 147 vom 8.12.1973, S. 2
- o. V. : EG-Kommission für Huckepack-Liberalisierung, in: DVZ, Nr. 48 vom 23.4.1974, S. 1)
- o. V. : Hearings über Kombiverkehr in Brüssel beendet, in: DVZ, Nr. 43/44 vom 11./13.4.1974, S. 20
- o. V. : Huckepack nach Deutschland, in: DVZ, Nr. 15, vom 5.2.1974, S. 16
- o. V. : 1972: Starke Ausdehnung des Werkfernverkehrs, in: DVZ, Nr. 14 vom 1.2.1973, S. 14
- o. V. : Die Transportorganisation der verladenden Wirtschaft ist stark reformbedürftig, in: DVZ, Nr. 5 vom 11.1.1969, S. 15
- o. V. : Werkfernverkehr auf der Schiene, in: Transport-Dienst, 44. Jg. (1971), S. 475
- o. V. : Werkfernverkehr darf Bundesbahn nicht stören, in: WICO, Nr. 50, vom 11. Dezember 1971, S. 5
- o. V. : Bonn regt Kooperation Kombiverkehr/Transfracht an, in: DVZ Nr.127, vom 24.10.1974, S. 1

- o. V.: Die Rolle des Wechselaufbaues und des Huckepackverkehrs im kombinierten Verkehr, in: Der Güterverkehr, 17. Jg. (1968), S. 366
- o. V.: Stückgut-Städtetarif: Bayern opponieren, in: DVZ, Nr. 17 vom 10. 2. 1974, S. 1
- o. V.: Bayern gegen Kleingutkonzept, in: DVZ Nr. 18 vom 12. 2. 1974, S. 5
- o. V.: Probleme des Fahrzeugbeschaffungsprogramms der DB, in: Siller-Verkehrsbrief, 28. Jg. (1974), Nr. 5 - 6, S. 15 f.
- o. V.: Bahnstückgutproblem zusammen mit der Spedition lösen, in: DVZ Nr. 105, vom 3. 9. 1974, S. 1
- Peters, E.: Bundesbahn und Werkverkehr, in: Fragen des Werkverkehrs, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 10, Köln 1970, S. 65 - 73
- Petersen, H.: Bahnsammelspedition, in: Der Spediteur, Heft 10, 20. Jg. (1972), S. 7 - 8
- Pieffort, M.: Le Service National des Messageries, in: Revue Générale des Chemins de fer, 90. Jg. (1971), S. 333 - 344
- Pieffort, M.: Le Point sur le SERNAM, in: La Vie du Rail, No. 1385, vom 25. 3. 1973, S. 6 - 9
- Pirath, C.: Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft, Berlin - Göttingen - Heidelberg 1949
- Pottgießer, H.: Der Güterverkehr der DB in ländlichen Räumen, in: Die Bundesbahn, 47. Jg. (1971), S. 583 - 591
- Predöhl, A.: Verkehrspolitik, 2. Aufl., Göttingen 1964
- Predöhl, A.: Verkehrspolitik, in: HdSW, Bd. 11, S. 130 - 136
- Priebe, W. und Höhndorf, P.: Das Ziel-Mittel-System der Verkehrsänderungsgesetze, in: ZfV, 36. Jg. (1965), S. 1 - 11
- Prognos AG: Modalsplit der Verflechtung des Güterverkehrs in der Bundesrepublik Deutschland 1985, Basel 1971
- Prüfungskommission für die Deutsche Bundesbahn: Bericht über die Deutsche Bundesbahn vom 30. 1. 1960, Deutscher Bundestag, Drucksache III/1602

- Puf, P.R.: Die Einordnung des Werkverkehrs auf der Straße in die Verkehrswirtschaft, in: Die Einordnung des Werkverkehrs in die Verkehrswirtschaft, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 60, Göttingen 1970, S. 45 - 94
- Der Rat der Sachverständigen für Umweltfragen: Auto und Umwelt, Gutachten, o. O. (Wiesbaden) 1973
- Ridder, K.: Kooperation zwischen den Verkehrsträgern, in: Konzentration und Kooperation im Verkehr, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Münster, herausgegeben von H.St. Seidenfus, Heft 50, Göttingen 1968, S. 181 - 226
- Röpke, W.: Die Abstimmung von Straße und Schiene, in: Der Volkswirt, 8. Jg. (1954), Heft 18, S. 9 - 19
- Samtleben, K. F.: Stand und Aussichten des kombinierten Ladungsverkehrs, in: Rationeller Transport, 20. Jg. (1971), S. 253 - 258
- Schanz: Zur Frage des kombinierten Verkehrs in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, in: Der Güterverkehr, 14. Jg. (1965), S. 208 - 216
- Schlichting, W.: Eisenbahn und Spedition, in: Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs, Schriftenreihe der DVWG e. V., Nr. B 7, Köln 1969, S. 229 - 244
- Schöne, K.: Der Werkverkehr mit Lastkraftwagen, in: Fragen des Werkverkehrs, a. a. O., S. 12 - 25
- Schmidt, H.: Kooperation als Instrument der Verkehrs- und Gewerbepolitik, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 13 - 41
- Schmidt, H.: Strukturprobleme und Strukturanpassung durch Kooperation im mittelständischen Güternahverkehrsgewerbe, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 211 - 226
- Schmidt, M. und Förge, F.W.: Verkehrspolitik, Beiträge zur Wirtschafts- und Sozialkunde, Hrsg. H.D. Ortlieb, u. a., Reihe A Modellanalysen politischer Probleme, Heft 14, Opladen o. J.
- Schmidt-Sommerfeld, G.W.: Großbehälter bleiben aktuell, in: Verkehrsmärkte der Bahn, hrsg. von W. Walz, Darmstadt 1972, S. 74 - 86
- Schneider, D.: Das Wesen der zwischenbetrieblichen Kooperation, in: Österreichischer Betriebswirt, 20. Jg. (1969), Heft 1/2, S. 77 - 97

- Scholtissek, R.: Güterströme auf Schiene und Straße, 1. Teil, in: Transportkette, Forschungsberichte der Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr, Frankfurt/Main, Heft 1, Düsseldorf 1963
- Schreffel, H.: Bericht des Fachausschusses Bahnamtliche Rollfuhr, in: Der Spediteur, 19. Jg. (1971), Heft 7, S. 2 - 4
- Schroiff, F.J.: Zur Aufgabenteilung im Güterverkehr, in: Aufgabenteilung im Verkehr, Band 24 der Forschungs- und Sitzungsberichte der Akademie für Raumforschung und Landesplanung, Hannover 1963, S. 85 - 110
- Seidenfus, H.St.: Rationale Verkehrspolitik, in: ZfV, 29. Jg. (1958), S. 187 - 197
- Seidenfus, H.St.: Verkehrs und Regionalpolitik, in: ZfV, 37. Jg. (1966), S. 1 - 10
- Seidenfus, H.St.: Sektorale Wirtschaftspolitik, in: Kompendium der Volkswirtschaftslehre, 2. Aufl., Bd. 2, Göttingen 1969, S. 287 - 352
- Seidenfus, H.St.: Kooperation im Verkehrssektor, in: Siller Verkehrsbrief, 25. Jg. (1971), Nr. 13 - 15, S. 7 - 11
- Seidenfus, H.St.: Die volkswirtschaftliche Bedeutung des kombinierten Verkehrs, Manuskript eines Vortrags gehalten am 26.10.1974 auf der Ausstellung Containerization 74 in München
- Seegerer, A.: Der kombinierte Verkehr im Leistungsbild der DB, in: Rationeller Transport, 17. Jg. (1968), S. 343 - 346
- Sommer, N.: Der Rechenstift allein kann nicht entscheidend sein, Möglichkeiten der Transportrationalisierung mit Containern, in: Distribution, 4. Jg. (1973), Heft 11, S. 46 - 49
- Statistisches Bundesamt: Verkehrszensus 1962, Fachserie H, H. 2, Stuttgart und Mainz, Juli 1966
- Statistisches Bundesamt Wiesbaden: Reihe 5 Straßenverkehr, IV. Güternahverkehr 1970, Stuttgart und Mainz 1973
- Statistisches Bundesamt: Unternehmen und Arbeitsstätten, Fachserie C, Reihe 1, Die Kostenstruktur in der Wirtschaft, III. Verkehrsgewerbe 1971, Stuttgart und Mainz 1973
- Statistische Mitteilungen des Kraftfahrt-Bundesamtes, 20. Jg. (1974), Heft 4, Übersicht 501

Stohler, J. : Die Integration des Verkehrs, Basel 1963

Storsberg, G. : Die Bedeutung der kleinen Verkehrsreform für die Preis- und Tarifbildung im Güterverkehr - Gutachten erstattet am 10.9. 1963 im Auftrag des Forschungsinstituts für Wirtschaftspolitik an der Universität Mainz

Stukenberg, H. : Bundesbahn in der Umgestaltung, in: Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 7, Aktuelle Probleme des Eisenbahnverkehrs, Köln 1969, S. 8 - 30

Stukenberg, H. : Kombinierte Verkehr im Eisenbahntransport, in: Rationaler Transport, 21. Jg. (1972), S. 87 - 91

Thoma, A. : Die Rolle der Transfracht im kombinierten Verkehr, in: Das Flügelrad, 26. Jg. (1971), S. 80 - 83

Tinbergen, J. : Wirtschaftspolitik, Freiburg im Breisgau 1968

Tuchtfeldt, E. : Das Instrumentarium der Wirtschaftspolitik, in: Grundlagen der Wirtschaftspolitik, hrsg. von G. Gäfgen, Köln, Berlin 1966, S. 260 - 273

Tuchtfeldt, E. : Zur Frage der Systemkonformität wirtschaftspolitischer Maßnahmen, in: Schriften des Vereins für Socialpolitik, Bd. 18, Berlin 1960, S. 211 - 238

Uebelacker, K. : Der Stückgutverkehr in der Unternehmenskonzeption der DB, in: Die Bundesbahn, 49. Jg. (1973), S. 819 - 821

Vaerst. W. : Hat die Eisenbahn von heute kaufmännischen Bewegungsspielraum, in: Jahrbuch des Eisenbahnwesens 1973, Darmstadt 1973, S. 21 - 23

Voigt, F. : Verkehr, erster Band, erste Hälfte, Die Theorie der Verkehrswirtschaft, Berlin 1973

Voigt, F. : Die Betriebsstruktur im gewerblichen Güternahverkehr auf der Straße, in: Kooperation im Verkehr, hrsg. von H. Schmidt, Bad Godesberg 1969, S. 202 - 210 (Zitierweise: Die Betriebsstruktur)

v. Waldstätten, W. und Linke-Hofmann-Busch: Schienentransport von Containern und Wechselaufbauten, in: Transportkette 1, Schriftenreihe der SGKV, Frankfurt/Main 1973, S. 89 - 105

Wenger, H. : Ein Jahr "Kombiverkehr KG", Erwartungen erfüllt?, in: Die Bundesbahn, 46. Jg. (1970), S. 493 - 495

- Wenger, H. : Huckepack - Auf neuen Wegen, in: Verkehrsmärkte der Bahn, Probleme und Prognosen, hrsg. von H. Walz, Darmstadt 1972, S. 66 - 73
- Willeke, R. : Verkehrspolitik, in: HdW, 2. Aufl., Köln - Opladen 1966, S. 305 - 342
- Willeke, B. und Aberle, G. : Der Werkfernverkehr auf der Straße im System einer gesteuerten Wettbewerbsordnung in der Verkehrswirtschaft, Forschungsberichte des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Köln, Heft 12, Düsseldorf 1968
- Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Stellung und Aufgaben der Spedition in der modernen Wirtschaft, Schriftenreihe des Wissenschaftlichen Beirats beim Bundesverkehrsministerium, Heft 14, Hof 1971
- Wissenschaftlicher Beirat beim Bundesverkehrsministerium: Leitbilder für den Verkehr der Zukunft, Determinanten - Systematik - Entwicklungsschritte, in: ZfV, 44. Jg. (1973), S. 63 - 75
- Wittrock, K. : Aktuelle verkehrspolitische Lage unter besonderer Berücksichtigung des Güterkraftverkehrs, in: Siller-Verkehrsbrief, 25. Jg. (1971), Nr. 46 - 48, S. 2 - 9
- Woelker, C. : Kontinentaler und interkontinentaler kombinierter Verkehr, in: Die Rationalisierung der Transportkette, Schriftenreihe der DVWG, Nr. B 3, Köln 1969, S. 39 - 50
- Woelker, C. : Kombiniertes Verkehr in der Verkehrspolitik, in: Rationeller Transport, 21. Jg. (1972), S. 66 - 69
- Wölte, H. : Das Kapazitätsproblem im gewerblichen Güterkraftverkehr, in: Das Kapazitätsproblem in der Verkehrswirtschaft, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswirtschaft an der Universität Münster, Heft 46, Göttingen 1967, S. 131 - 169
- Wölte, H. : Die Neuordnung des Marktzugangs im gewerblichen Güterfernverkehr, Beiträge aus dem Institut für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Heft 55, Göttingen 1969

Der Verfasser dankt den verschiedenen Dienststellen der Deutschen Bundesbahn, Firmen und Institutionen für wertvolle mündliche und schriftliche Informationen zu dieser Arbeit:

Herrn Dr. Bauer, Deutsche Bundesbahn, Gespräch am 28. 9. 1973 in München;

Herrn Debler, Transfracht, Gespräche am 30. 9. und 7. 10. 1974 in Frankfurt;

Herrn Dr. Deischl, Deutsche Bundesbahn, Gespräch am 7. 9. 1973 in München;

Herrn Hiersche, Kombiverkehr KG, Gespräch am 25. 10. 1973 in Frankfurt;

Herrn Kraus, Dachser Spedition, Gespräch am 24. 10. 1973 in München;

Herrn Dr. Peters, Deutsche Bundesbahn, Gespräch am 21. 9. 1973 in Frankfurt;

Herrn Pirk, Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Gespräch am 4. 4. 1974
in München;

Herrn Dr. Schneider, Deutsche Bundesbahn, Gespräch am 24. 12. 1973 in
München;

Herrn Sommer, Transfracht, Gespräch am 25. 10. 1973 in Frankfurt;

Herrn Dr. Uebelacker, Deutsche Bundesbahn, Gespräch am 28. 3. 1974 in
Frankfurt;

Herrn Dr. Winter, Bundesverkehrsministerium, Gespräch am 29. 3. 1974
in Bonn;

Bundesverband Werkverkehr und Verlader e. V., Bonn, Brief vom 19. 10. 1973;

Bundesanstalt für den Güterfernverkehr, Köln, Brief vom 12. 11. 1973;

Freight Transport Association Ltd., Croydon, Brief vom 29. 3. 1974;

Kombiverkehr KG, Frankfurt, Brief vom 7. 5. 1974;

Novatrans, Paris, Brief vom 30. 9. 1974;

Schweizerische Bundesbahnen, Bern, Brief vom 4. 10. 1973;

Transfracht, Frankfurt, Brief vom 19. 11. 1974;

Union des Usagers de Véhicules de Transport Privé, Paris, Brief vom 3. 4. 197

Abkürzungsverzeichnis

Adekra	Arbeitsgemeinschaft Deutscher Kraftwagenspediteure e. G. m. b. H.
AT	Ausnahmetarif
BFuP	Betriebswirtschaftliche Forschung und Praxis
BGBI	Bundesgesetzblatt
BVM	Bundesverkehrsministerium
DB	Deutsche Bundesbahn
DEGT	Deutscher Eisenbahngütertarif
DIHT	Deutscher Industrie- und Handelstag
DVWG	Deutsche Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft
DVZ	Deutsche Verkehrs-Zeitung
EVO	Eisenbahn-Verkehrsordnung
FAZ	Frankfurter Allgemeine Zeitung
GdED	Gewerkschaft der Eisenbahner Deutschlands
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GüKG	Güterkraftverkehrsgesetz
HdSw	Handwörterbuch der Sozialwissenschaften
HdW	Handbuch der Wirtschaftswissenschaften
IAfV	Internationales Archiv für Verkehrswesen
IFO-Institut	IFO-Institut für Wirtschaftsforschung
IV	Internationales Verkehrswesen
N. F.	Neue Folge
NS	Nederlandse Spoorwegen
o. J.	Ohne Jahr
o. O.	ohne Ort
o. V.	ohne Verfasserangabe
RGCF	Révue Générale des Chemins de fer
RKT	Reichskraftwagentarif
SchwAfV	Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik

SERNAM	Service National des Messageries
SGKV	Studiengesellschaft für den kombinierten Verkehr
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer Français
t	Tonne
tkm	Tonnenkilometer
UIC	Internationaler Eisenbahnverband
WICO	Wirtschafts-Correspondent
ZfV	Zeitschrift für Verkehrswissenschaft

Lebenslauf

Name: Ploog

Vorname: Helmut

Geburtstag: 25. März 1940

Geburtsort: München

Staatsangehörigkeit: deutsch

Familienstand: verheiratet

Wohnort: 8011 Neubaldham, Rossinistr. 9

Name, Beruf,
Wohnort der Eltern: Vater: Dipl.-Ing. Wilhelm Ploog, Regierungs-
direktor, Ebersberg, Alpenstr. 28

Mutter: Anna Ploog, geb. Weidner, Ebersberg,
Alpenstr. 28

Schulen: Alle in München:

1946 - 1951 Volksschule

1951 - 1954 Wirtschaftsoberrealschule

1954 - 1957 Wirtschaftsaufbauschule

1957 - 1959 Berufsschule

1963 - 1965 Höhere Wirtschaftsfachschule

1965 - 1969 Studium der Betriebswirtschafts-
lehre an der Universität München

Berufsweg: 1957 - 1959 Lehrzeit bei Fa. Dachser Spedition,
München-Riem

1960 The British Commercial Transport
Co., London S.E. 1

1961/1962 Sté. Internationale Transit-Trans-
port, Paris Xe

1.10.69 - 31.7.1970 Dozent an der Fachhoch-
schule Dr. Häusler, München 22

1.10.70 - 31.7.1972 Verkaufsleiter in Fa.
Fischer Werke, 7241 Tumlingen

ab 1.8.1972 Assistent an der Universität Mün-
chen

